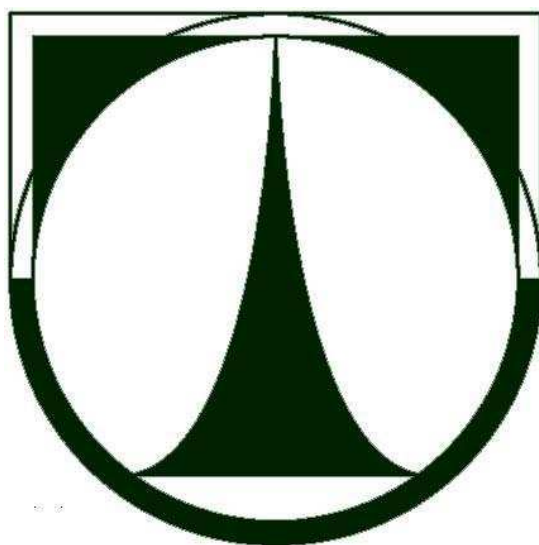


TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta



Diplomová práce

2011

Bc. Vít Pavlišta

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Ekonomická fakulta

Studijní program: B (resp. N) 6208 Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

Dopady ekonomické krize na automobilový průmysl v České republice na příkladu společnosti Continental Automotive Trutnov

**Impact of Economic Crisis in Automotive Industry Represented by
Example of Company Continental Automotive Trutnov**

DP-EF-KFÚ-2011-50

Bc. Vít Pavlišta

Vedoucí práce: Malíková Olga, Ing., Ph.D.

Konzultant: Suchomelová Eva, Ing., Continental Trutnov

Počet stran: 101

Počet příloh: 9

Datum odevzdání: 4. 5. 2011

Prohlášení

Byl jsem seznámen s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/ 2000 Sb. o právu autorském, zejména § 60 – školní dílo.

Beru na vědomí, že Technická univerzita v Liberci (TUL) nezasahuje do mých autorských práv užitím mé diplomové práce pro vnitřní potřebu TUL.

Užiji-li diplomovou práci nebo poskytnu-li licenci k jejímu využití, jsem si vědom povinnosti informovat o této skutečnosti TUL; v tomto případě má TUL právo ode mne požadovat úhradu nákladů, které vynaložila na vytvoření díla, až do jejich skutečné výše.

Diplomovou práci jsem vypracoval samostatně s použitím uvedené literatury a na základě konzultací s vedoucím diplomové práce a konzultantem.

V Liberci, 23. 4. 2011

Poděkování

Na tomto místě bych rád poděkoval vedoucí mé diplomové práce Ing. Olze Malíkové, Ph. D za připomínky a cenné rady k zpracování této práce.

Anotace

Úkolem této diplomové práce je demonstrovat dopady celosvětové ekonomické krize na jednom z nejpostiženějších odvětví, kterým byl automobilový průmysl. Za zástupce odvětví byla vybrána nadnárodní společnost Continental, její česká pobočka Continental Trutnov a průměrné finanční výsledky českých firem. Za pomoci různých finančních ukazatelů je v práci ukázán finanční propad firem, podnikajících v automobilovém průmyslu, a srovnán vliv ekonomické krize na průměrné české podniky s dopady krize na nadnárodní společnost Continental. V práci jsou vytipovány kritické kroky, které měly největší vliv na finanční propad společnosti Continental a jsou zde navrženy jiné postupy, které mohlo vedení společnosti Continental zvolit k eliminování negativního dopadu na společnost. V 1. kapitole jsou rozebrány důvody vzniku celosvětové finanční krize a její dopady, v 2. a 3. kapitole jsou demonstrovány dopady krize na příkladu společnosti Continental.

Klíčová slova:

ekonomická krize, finanční analýza, poměrové ukazatele, automobilový průmysl, zadluženost, rentabilita, likvidita, Continental AG, Continental Trutnov, Siemens VDO

Annotation

The goal of this thesis is to show impact of world economic crisis on the most affected branch which was automotive industry. As representatives of automotive industry were chosen multinational Company Continental, it's Czech branch Continental Trutnov and average financial results of Czech companies. In the thesis is shown financial loss of automotive companies by using several financial indicators. The influence of economic crisis on Czech companies is compared with the influence on company Continental. In the thesis are highlighted critical steps, made by management of company Continental, which had the biggest affect on company's finance and there are proposed other procedures that could be chosen by management of company Continental to eliminate negative impact of the economic crisis. The first part is focused on reasons that caused economic crisis and it's negative impacts, in the second and third part are shown negative impact's upon company Continental.

Keywords:

economic crisis, financial analysis, financial ratios, automotive industry, debt, profitability, liquidity, Continental AG, Continental Trutnov, Siemens VDO

Obsah

Seznam obrázků.....	11
Seznam tabulek	12
Úvod	13
1. Počátky a průběh světové finanční krize	15
1.1 Ekonomická krize – jev kapitalismu	15
1.2 Počátky soudobé světové finanční krize	17
1.3 Dopady finanční krize na automobilový průmysl.....	22
1.4 Státní pomoc automobilovému průmyslu	27
1.5 Oživení ekonomiky v roce 2010	30
2. Společnost Continental Automotive AG.....	31
2.1 Historie společnosti.....	31
2.2 Dnešní podoba společnosti.....	34
2.2.1 Jednotlivé divize společnosti	34
2.3 Finanční analýza podniku	36
2.4 Finanční analýza společnosti Continental.....	37
2.4.1 Ekonomická situace společnosti v letech 2006 – 2010	38
2.4.2 Ukazatele rentability	40
2.4.3 Ukazatele likvidity.....	45
2.4.4 Ukazatele zadluženosti a finanční struktury	52
2.4.5 Ukazatele aktivity	56
2.4.6 Bankrotní a bonitní modely	65
2.4.7 Shrnutí	68
3. Continental Automotive Czech Republic.....	70
3.1 Continental Trutnov	71
3.1.1 Historie závodu.....	72
3.1.2 Dnešní podoba firmy	72
3.1.3 Dopady krize na Continental Trutnov	75
3.1.4 Shrnutí	84

Závěr	86
Seznam použité literatury	90
Seznam příloh	92
Přílohy	93

Seznam obrázků

Obr. 1 Ekonomický cyklus	15
Obr. 2 Agregovaná rozvaha společnosti Lehman Brothers	19
Obr. 3 Začarovaný kruh ekonomické krize	21
Obr. 4 Prodeje osobních a nákladních automobilů v letech 2007/2008	24
Obr. 5 Prodeje osobních a nákladních automobilů v letech 2008/2009	24
Obr. 6 Časová osa vývoje společnosti Continental	32
Obr. 7 Prodeje jednotlivých divizí společnosti Continental v bilionech €	36
Obr. 8 Vývoj rentability vloženého kapitálu 2006-2010	43
Obr. 9 Vývoj rentability vlastního kapitálu 2006-2010	45
Obr. 10 Vývoj likvidity L1 2006-2010	48
Obr. 11 Vývoj likvidity L2 2006-2010	50
Obr. 12 Vývoj likvidity L3 2006-2010	52
Obr. 13 Vývoj celkové zadluženosti 2006-2010	54
Obr. 14. Vývoj zadluženosti vlastního kapitálu 2006-2010	56
Obr. 15 Vývoj obratu zásob 2006-2010	59
Obr. 16 Vývoj obratu stálých aktiv 2006-2010	61
Obr. 17 Vývoj obratu oběžných aktiv 2006-2010	62
Obr. 18 Vývoj obratu celkových aktiv 2006-2010	64
Obr. 19 Čistý zisk v milionech €	65
Obr. 20 Rozložení prodejů Continentalu Trutnov mezi divize	73
Obr. 21 Prodeje firmy Continental v roce 2008	76
Obr. 22 Plán prodejů v roce 2009	77
Obr. 23 Prodeje firmy Continental v roce 2009	78
Obr. 24 Porovnání skutečně prodaných kusů a plánovaných prodejů firmy Continental v roce 2009	79
Obr. 25 Plán prodejů v roce 2010	81
Obr. 26 Skutečné prodeje v roce 2010	82
Obr. 27 Porovnání skutečně prodaných kusů a plánovaných prodejů firmy Continental v roce 2010	83
Obr. 28 Souhrnný graf příjmů firmy v letech 2008-2010	84

Seznam tabulek

Tab. 1 Hlavní příčiny současné ekonomické krize.....	17
Tab. 2 Pokles prodeje automobilů v počátcích světové finanční krize	23
Tab. 3 Přehled poskytnutého šrotovného jednotlivcům v zemích EU za rok 2009.....	28
Tab. 4 Šrotovné v dalších vybraných zemích Evropy a světa	29
Tab. 5 Historie firmy Continental	31
Tab. 6 Rentabilita vloženého kapitálu	41
Tab. 7 Rentabilita vlastního kapitálu	43
Tab. 8 Likvidita 1. stupně.....	47
Tab. 9 Likvidita 2. stupně.....	49
Tab. 10 Likvidita 3. stupně.....	50
Tab. 11 Celková zadluženost společnosti Continental	53
Tab. 12 Zadluženost vlastního kapitálu společnosti Continental	55
Tab. 13 Obrat zásob společnosti Continental	58
Tab. 14 Obrat stálých aktiv společnosti Continental.....	59
Tab. 15 Obrat oběžných aktiv společnosti Continental.....	61
Tab. 16 Obrat celkových aktiv společnosti Continental.....	63
Tab. 17 Z-score společnosti Continental	67
Tab. 18 Tafflerovo Z-score.....	68
Tab. 19 Historie Continentalu Trutnov.....	72

Úvod

Téma své diplomové práce jsem si vybral z důvodu, že problém světové finanční krize byl v roce 2009 velmi aktuální a dotkl se mnoha firem i jejich zaměstnanců. Začala se měnit finanční situace spotřebitelů, firmy se potýkaly s nízkou poptávkou po své produkci či službách a musely začít zavádět řadu úsporných opatření, o nichž se domnívaly, že jim v těžkých časech krize pomohou. Jedním z nejvíce postižených odvětví byl automobilový průmysl jak v ČR, tak ve světě. Poptávka po automobilech značně klesla a automobilky i jejich dodavatelé byli nuceni přikročit k propouštění zaměstnanců a omezování rozsahu výroby. Jelikož pracuji ve firmě Continental Automotive Czech Republic, s.r.o., jež je dodavatelem emisních ventilů nejvýznamnějším automobilkám světa, naskýtá se mi možnost analyzovat dopady světové finanční krize přímo na příkladu jednoho z nejpostiženějších odvětví finanční krizí.

V roce 2007 se začala média plnit informacemi o blížící se hospodářské krizi. Na počátku této hospodářské krize stála hypoteční krize v USA, jejíž dopady postupně ovlivnily ekonomiku po celém světě. Chování investorů na trhu začala ovlivňovat panika, docházelo k prohlubování krize, odhady o budoucím vývoji ekonomiky začaly být nejasné. Docházelo k završení období konjunktury, po němž následuje období deprese.

Současná finanční krize je často srovnávána s Velkou hospodářskou krizí po krachu na newyorské burze v roce 1929. Stejně jako v roce 1929 dochází k pádům finančních institucí, propouštění zaměstnanců a růstu nezaměstnanosti, poklesu životní úrovně či nutnosti zásahů centrálních bank. Obě tyto krize měly počátek v USA, obě zasáhly nejvyspělejší světové ekonomiky a obě výrazně pocítili lidé v celém ekonomicky vyspělém světě.¹

Cílem této diplomové práce je analyzovat finanční situaci firmy Continental Automotive AG a Continental Automotive Czech Republic s.r.o. v době světové finanční krize. Za metodický nástroj pro dosažení vytyčeného cíle je v 2. kapitole zvolena komparativní

¹ LUNGOVÁ, M., Hospodářská krize 2008 – 2009: Analýza příčin [online]. [cit. 2011-03-21], dostupné z WWW: http://vyzkum.hf.tul.cz/wd/download/2010/Lungova_E+M.pdf.

analýza výsledků vybraných finančních ukazatelů nadnárodní společnosti Continental v době začátku a průběhu ekonomické krize. Ve 3. kapitole jsou demonstrovány dopady finanční krize na českou pobočku společnosti pomocí vývoje ukazatele prodeje a příjmu z prodeje. Dalším cílem diplomové práce je navrhnout postupy zmírňující nepříznivé důsledky krize.

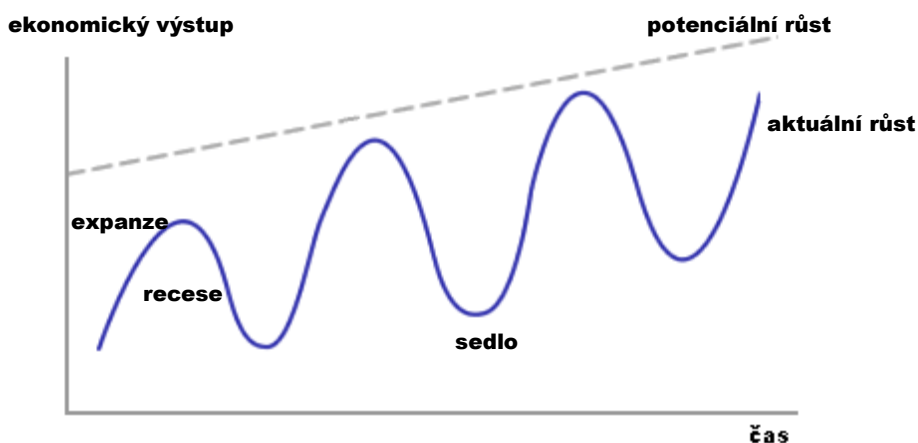
Práce bude rozdělena do dvou částí. Teoretická část bude zaměřena na počátky a průběh světové finanční krize jak ve světě, tak v ČR a dále bude informovat o dopadech této krize na automobilový průmysl, o poklesech prodeje v počátcích finanční krize ve známých světových automobilkách a o státní pomoci tomuto odvětví. Praktická část bude zaměřena na celkové seznámení s firmou Continental Automotive AG a Continental Automotive Czech Republic s.r.o. a prezentaci jejich finančních výsledků v letech 2007-2009. V závěru je shrnuto vyhodnocení poznatků z ukazatelů hospodaření společnosti a návrhy řešení současné situace.

1. Počátky a průběh současné světové finanční krize

Celosvětová finanční krize se projevila v roce 2008 jako reakce na hypoteční krizi v USA. Za počátek se mnohdy považuje bankrot jedné z největších amerických bank Lehman Brothers. Od této chvíle zaznamenal finanční sektor po celém světě obrovský pokles. Neschopnost Američanů splácet hypotéky v kombinaci s poklesem cen nemovitostí způsobila obrovské ztráty finančním společnostem. Banky se obávaly poskytovat půjčky, podniky se potýkaly s nedostatkem likvidity, došlo k zastavení koloběhu peněz. Hypoteční krize v USA přerostla v celosvětovou finanční krizi a dostala ekonomiku do recese.²

1.1 Ekonomická krize - jev kapitalismu

Ekonomické krize jsou charakteristickým jevem kapitalismu. V hospodářském cyklu existují čtyři opakující se fáze. V bodech vrcholu a sedla dochází k obratu cyklu, recese a expanze jsou hlavními fázemi cyklu. Pokud je ekonomika dva po sobě jdoucí kvartály v poklesu, dochází k období recese. Trvá-li recese delší dobu, mluvíme o ekonomické depresi, případně o ekonomické krizi, je-li ekonomika v depresi více než rok. Na obrázku číslo 1 je zachycen ekonomický cyklus.



Obr. 1 Ekonomický cyklus

Zdroj: Ekonomické indikátory [online]. [cit. 2010-04-25], dostupné z WWW: <http://www.bized.co.uk/virtual/bank/business/external/indicators/theories4.htm> /.

² Zdroj: DORŇÁK, O., Hypoteční a finanční krize aneb roztočená spirála [online]. [cit. 2010-09-28], dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/hypotecni-a-financi-krize-aneb-roztocena-spirala/>.

Ekonomické deprese a krize jsou nedílnou součástí ekonomického cyklu. V době expanze dochází k růstu reálného HDP nad potenciální produkt. Rostou investice, důchody, zisky a dochází k růstu kurzů akcií. V době recese se růst zpomaluje a HDP klesá. Znakem recese je klesající HDP dvě čtvrtletí po sobě, pokles investic a důchodů, snižuje se míra inflace, klesá kurz akcií. Při útlumu ekonomiky dochází k vyčištění trhu. Zanikají nekonkurenceschopné podniky a tím umožní další růst těm konkurenceschopným.³

Mezi hlavní vlivy ovlivňující ekonomiku patří:

- Přírodní vlivy.
- Revoluce, války, embarga, celní bariéry.
- Politický hospodářský cyklus.
- Monetární teorie cyklu.
- Teorie reálného cyklu.
- Keynesova teorie střídání investičního optimismu a pesimismu.

Samuelson a Nordhaus formulují znaky ekonomické krize následovně:

- „Často prudce klesají spotřebitelské nákupy, zatímco firemní zásoby automobilů a dalších statků dlouhodobé spotřeby se neočekávaně zvyšují. Firmy reagují snížením výroby a reálný HDP klesá. Brzy poté klesají firemní investice do budov a zařízení.
- Při poklesu poptávky po práci lze nejprve zaznamenat zkrácení průměrného pracovního týdne, poté dochází k propouštění a ke zvýšení nezaměstnanosti.
- S poklesem produktu se snižuje poptávka i dodávky surovin a klesají ceny mnoha komodit. Pokles mezd a cen produktů zpracovatelského průmyslu je méně pravděpodobný, avšak projevuje se tendence k jejich pomalejšímu růstu.
- Zisky firem v období recese prudce klesají. Obvykle nastává propad cen obyčejných akcií, což je dáno očekáváním racionálních investorů, kteří větrí hospodářský pokles. Protože se však snižuje poptávka po úvěrech, klesají v obdobích recese obecně také úrokové sazby.“⁴

³ Materiály UJEP, Hospodářský cyklus [online]. [cit. 2010-09-16], dostupné z WWW: http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_hladik_HospodarskyCyklus.pdf.

HOLMAN, R., Ekonomie, Praha: C. H. Beck, 2002, str. 509

⁴ SAMUELSON, P., NORDHAUS, W., Ekonomie, Praha: Svoboda, 1991, str. 213 – 214.

1.2 Počátky soudobé světové finanční krize

Na vznik soudobé finanční krize mělo vliv několik skupin faktorů, které lze podle K. Aigingera rozdělit do kategorií podle tabulky č. 1.

Tab. 1 *Hlavní příčiny současné ekonomické krize*

Krátkodobý spouštěcí mechanismus:	laxní poskytování hypotečních úvěrů bez patřičného zajištění domácnostem, které představovaly riziko z hlediska budoucího splácení
	spojování jednotlivých finančních instrumentů a půjček, jejich sekuritizace a následný prodej
Dlouhodobé příčiny:	podcenění vzniku nových finančních instrumentů a nedostatečné přizpůsobení regulačního rámce (nedostatečná regulace v oblasti fin. derivátů, investičních fondů)
	oligopolní struktura ratingových agentur
	zanedbání systémového rizika
Makroekonomická nerovnováha:	přebytek úspor asijských zemí a zemí produkujících ropu
	trojnásobný deficit v USA: obchodní, rozpočtový a úspor
	nedostatečné omezení nabídky peněz po oživení v r. 2002
Nadhodnocené očekávání výnosů:	nové formy nahrazující vlastní jmění
	spekulace bank, firem a spotřebitelů
Neadekvátní systém odměn manažerů:	bonusy za krátkodobý
	vyšší zisky z finančního kapitálu než z reálných investic
	spekulace jako atraktivní profese
	sliby bezrizikových investic od poradců
Slabá koordinace:	MMF, Světová banka, konkurenční politika, daňové ráje
	podcenění systémového rizika

Zdroj: AIGINGER, K., The Current economic crisis: Causes, Cures and Cosequences [online]. [cit. 2011-03-23], dostupné z WWW: [http://www.wifo.ac.at/wwa/downloadController/displayDbDoc.htm?item=WP_2009_341\\$.PDF](http://www.wifo.ac.at/wwa/downloadController/displayDbDoc.htm?item=WP_2009_341$.PDF).

Jak je patrné z výše uvedené tabulky, vznik celosvětové finanční krize byl podmíněn mnoha faktory. Na světovou ekonomiku působí současně řada vlivů, které mohou způsobit vznik lokálních krizí, nebo přerůst v rozsáhlejší ekonomický problém, jak se tomu stalo v případě soudobé finanční krize.⁵

Jednou z nejčastěji zmiňovaných příčin počátku celosvětové finanční krize byla hypoteční krize v USA v letech 2005 a 2006. Tato krize byla bezprostředním spouštěčem celosvětové

⁵ LUNGOVÁ, M., Hospodářská krize 2008 – 2009: Analýza příčin [online]. [cit. 2011-03-21], dostupné z WWW: http://vyzkum.hf.tul.cz/wd/download/2010/Lungova_E+M.pdf.

finanční krize. Důvody jejího vzniku, a tím pádem i vzniku celosvětové finanční krize, však sahají mnohem dál do historie.

Na vzniku hypoteční krize v USA se podílely investiční společnosti, které za předpokladu neustálého růstu ceny nemovitostí začaly poskytovat hypotéky za výhodných podmínek.

Tyto společnosti z velké části kryly dlouhodobé pohledávky, spojené s poskytnutím hypotéky, krátkodobými závazky.⁶

V tabulce níže je rozvaha společnosti Lehman Brothers z které je patrné, že aktiva firmy jsou z velké části financována právě krátkodobými závazky (položka short term debt).

⁶ DORŇÁK, O., Hypoteční a finanční krize aneb roztočená spirála [online]. [cit. 2010-09-28], dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/hypotecni-a-financni-krize-aneb-roztocena-spirala/>.

Obr. 2 Agregovaná rozvaha společnosti Lehman Brothers

Assets	Nov 07	Nov 06	Nov 05
Current Assets			
Cash	20,029.0	12,078.0	10,644.0
Net Receivables	43,277.0	27,971.0	21,643.0
Inventories	--	--	--
Other Current Assets	--	--	--
Total Current Assets	--	--	--
Net Fixed Assets	3,861.0	3,269.0	2,885.0
Other Noncurrent Assets	623,896.0	460,227.0	374,891.0
Total Assets	691,063.0	503,545.0	410,063.0
Liabilities and Shareholder's Equity	Nov 07	Nov 06	Nov 05
Current Liabilities			
Accounts Payable	80,346.0	58,609.0	60,042.0
Short-Term Debt	359,415.0	280,145.0	119,096.0
Other Current Liabilities	29,363.0	21,412.0	--
Total Current Liabilities	--	--	--
Long-Term Debt	199,449.0	124,188.0	214,131.0
Other Noncurrent Liabilities	--	--	--
Total Liabilities	668,573.0	484,354.0	393,269.0
Shareholder's Equity			
Preferred Stock Equity	1,095.0	1,095.0	1,095.0
Common Stock Equity	21,395.0	18,096.0	15,699.0
Total Equity	22,490.0	18,096.0	16,794.0
Shares Outstanding (mil.)	0.0	0.0	0.0

Zdroj: DORŇÁK, O., Hypoteční a finanční krize aneb roztočená spirála [online]. [cit. 2010-09-28], dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/hypotecni-a-financi-krize-aneb-roztocena-spirala/>.

Tyto krátkodobé půjčky lze chápat jako půjčky od jiných bank na velmi krátkou dobu. Krátkodobé půjčky byly výhodné i pro poskytovatele půjčky, protože pro ně nepředstavují tak velké riziko jako půjčky dlouhodobé. Poskytovatel půjčky žádá za krátkodobou půjčku menší odměnu než za dlouhodobou, proto investiční společnost může nabídnout hypotéku za výhodnějších podmínek. Použitím minima vlastního kapitálu k získání výnosu z hypoték si společnost zlepšuje rentabilitu vlastního kapitálu, což se projeví na rostoucí

hodnotě společnosti. Rizikovitost tohoto způsobu financování ukazatel rentability vlastního kapitálu již nereflexuje.

Nízké úrokové sazby hypoték nalákaly velké množství lidí, a to i v případě, že si nemohli tak významné závazky dovolit. Vyvolaly obrovský zájem o stavění domů a lidé se velmi zadlužovali, jelikož byly poskytovány výhodné půjčky všeho druhu. Veliká poptávka způsobila, že ceny nemovitostí začaly zpočátku rychle růst a to neodpovídalo realitě tržního prostředí. Na trhu se objevily nové finanční instrumenty, známé jako MDS (Mortgage Debt Securities) a CDO (Collateralized Debt Obligations), které byly vyvozené od hypotečních úvěrů a cen nemovitostí. Velké množství finančních institucí za tohoto stavu investovalo značnou část prostředků do těchto instrumentů, aniž by přitom zohlednilo rizikovitost svých aktiv. Složitý řetězec transakcí s těmito instrumenty přesouval rizika s nimi spojená napříč celým světem. Nastala situace, kdy lidé nebyli schopni sjednané hypotéky splácet a finanční instituce zabraly jejich nemovitosti. Po ocenění nemovitostí však banky zjistily, že cena nemovitosti je nižší než výše hypotéky. Banky nemohly tyto nemovitosti držet, protože musely splácet své krátkodobé závazky a prodávaly je za cenu nižší, než je hodnota hypotéky. Došlo k přesycení trhu s nemovitostmi, nabídka mnohonásobně převýšila poptávku, což vedlo k dalšímu pádu cen nemovitostí. Finanční instituce kromě toho, že utrpěly značné ztráty, ztratily i možnost získat další úvěry díky nedůvěryhodnosti. Došlo k zastavení toku finančních prostředků, což mělo za následek, že z hypoteční krize se stala krize finanční, projevující se ve všech odvětvích. Peníze se nedostávají k subjektům, které mají dobré investiční příležitosti. Ekonomika se dostává do fáze recese. Celosvětové ztráty jsou bohužel odhadnuty až na bilion amerických dolarů.⁷

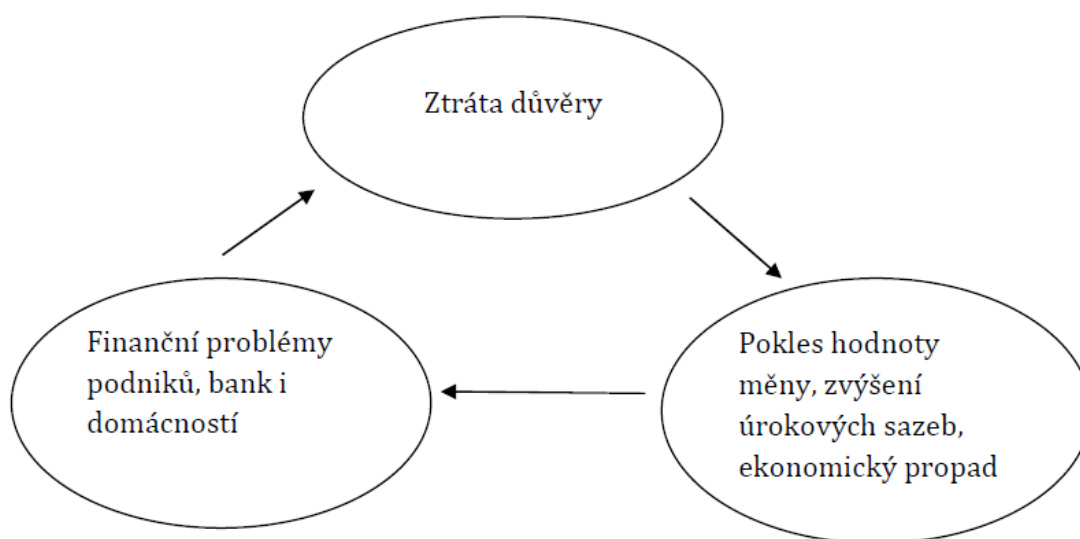
Dalším významným krátkodobým faktorem, který přispěl ke vzniku celosvětové krize, se v roce 2008 stala rostoucí inflace v důsledku nedostatku ropy, surovin a potravin. Vysoká inflace přispěla ke zvýšení úrokové míry, což vyvolalo problémy při splácení hypotečních úvěrů.⁸ Cena ropy se v první polovině roku 2008 vyšplhala na 147 USD za barel. Za vysokou cenou ropy dále stály spekulativní obchody, slabý dolar a rostoucí poptávka Číny

⁷ DORŇÁK, O., Hypoteční a finanční krize aneb roztočená spirála [online]. [cit. 2010-09-28], dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/hypotecni-a-financi-krize-aneb-roztocena-spirala/>.

⁸ LUNGOVÁ, M., Hospodářská krize 2008 – 2009: Analýza příčin [online]. [cit. 2011-03-21], dostupné z WWW: http://vyzkum.hf.tul.cz/wd/download/2010/Lungova_E+M.pdf.

před letní olympiádou. Na podzim roku 2008 udeřila naplno finanční krize, která následně smetla i cenu ropy. K dalšímu prohlubování krize dochází díky poklesu důvěry investorů i spotřebitelů v řešení podnikaných na záchranu ekonomik.⁹

V ekonomické krizi se ekonomika dostává do klesající spirály, kterou zachycuje obrázek 3. Paul Krugman toto schéma definoval jako začarovaný kruh ekonomické krize.



Obr. 3 Začarovaný kruh ekonomické krize

Zdroj: KRUGMAN, P., *Návrat ekonomické krize*, Praha: Vyšehrad, 2009, str. 82

Začneme-li na obrázku třeba ztrátou důvěry ve státní ekonomiku, automaticky dojde k tomu, že domácí i zahraniční investoři začnou ze země stahovat peníze. Tím dojde k poklesu hodnoty měny. Centrální banka se snaží pád měny zpomalit zvýšením úrokových sazeb. Pokles hodnoty měny a zvýšení úrokových sazeb přináší problémy jak podnikatelům, tak domácnostem a dochází ke ztrátě důvěry v ekonomiku.¹⁰

⁹ PREISLER, D., *Krize, rozmach Číny či ceny ropy online*. [cit. 2011-02-16], dostupné z WWW: <http://www.profit.cz/clanek/2000-2010-krize-rozmach-ciny-ci-ceny-ropy.aspx>.

¹⁰ KRUGMAN, P., *Návrat ekonomické krize*, Praha: Vyšehrad, 2009, str. 82

1.3 Dopady finanční krize na automobilový průmysl

Mezi nejpostiženější odvětví finanční krizí patřil určitě automobilový průmysl. Jeho útlum byl pro mnoho světových zemí zásadní, protože automobilový průmysl se významným způsobem podílí na výkonu jejich ekonomiky. Automobilový průmysl zaměstnává obrovské množství lidí, celou řadu dodavatelských firem, nebo malých podnikatelů, kteří poskytují velkým výrobcům svoje služby. Snižování výroby v automobilkách a pokles jejich zisku se následně přelévá i do dalších odvětví.¹¹

Finanční krize ovlivnila poptávku po automobilech po celém světě. S největšími problémy se potýkaly USA a západní Evropa. Finanční krize se však dotkla také dalších významných automobilových trhů v Japonsku, Brazílii a Indii. Jednou z hlavních příčin, které se podepsaly na poklesu prodejů, byla ropná krize a rostoucí cena paliv. Dalším příspěvkem pak nepoměrně vysoké mzdy, benefity, penze a zdravotní péče zaměstnancům v amerických automobilkách v porovnání s jinými odvětvími. Spotřebitelé se rovněž nechtěli pouštět do velkých nákupů, či se při financování vozu zadlužit. Výrobci na to museli z počátku reagovat velkými slevami a nabídkou poprodejních výhod a služeb, které byly dříve dostupné pouze zaměstnancům. Slevy u některých byly velmi zajímavé a lákavé, bohužel to však neřešilo potíže související s výrobou a zaměstnaností. Automobilky v západní Evropě se snažily optimalizovat výrobu a počet vyrobených kusů. Kvůli těmto opatřením přišly o práci v automobilovém průmyslu statisíce lidí. Tabulka č. 2 znázorňuje pokles prodejů nejvýznamnějších automobilek za měsíc září roku 2008, tedy v počátcích krize, oproti stejnému měsíci v roce předcházejícím.

¹¹ VALOVÁ, I., Výkon ekonomiky a krize automobilového průmyslu [online]. [cit. 2011-1-06] dostupné z WWW: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/214661-vykon-ekonomiky-a-krize-automobiloveho-prumyslu/>.

Tab. 2 Pokles prodeje automobilů v počátcích světové finanční krize (září 2008)

Výrobce automobilových vozů	Procento poklesu prodeje (září 2008)
<i>Nissan</i>	37 %
<i>Ford</i>	34 %
<i>Chrysler</i>	33 %
<i>Toyota</i>	32 %
<i>BMW</i>	30 %
<i>Honda</i>	24 %
<i>General Motors</i>	16 %

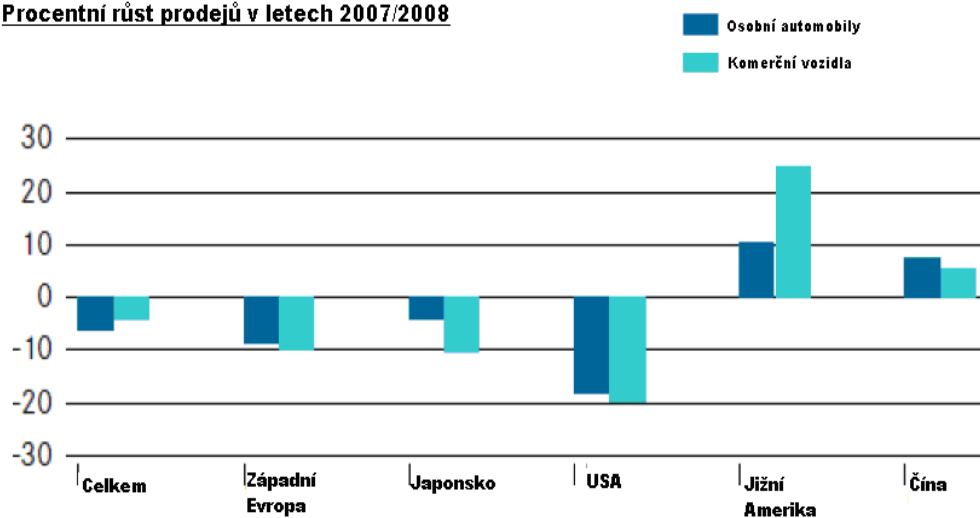
Zdroj: MIKESKA, M., Automobilový průmysl vs. Finanční krize [online]. [cit. 2010-10-06] dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/automobilovy-prumysl-vs.-financni-krize>.

Rok 2009 byl rokem radikálních změn reagujících na změnu ekonomických podmínek. Automobilky a jejich dodavatele naplno zasáhla ekonomická recese a pokles prodejů. Americká společnost Chrysler bankrotuje, japonská Toyota, jeden z největších světových výrobců automobilů, vykazuje poprvé za dobu své existence roční ztrátu. Konkurenční podmínky se změnily pro všechny společnosti na trhu. Výrobci čelí extrémní konkurenci, dochází k častým změnám technologií a výrobních procesů, klade se velký důraz na náklady a úsporné aktivity. Dochází k přeorientování zákazníků na efektivnější, úspornější a levnější vozidla na úkor luxusních a výkonných vozidel. Klíčem k úspěchu je přizpůsobit se novým požadavkům zákazníka, proto výrobci kladou veliký důraz na inovační procesy a přichází s novými technologiemi, z čehož jim plynou další rizika.¹²

Obrázky č. 4 a 5 demonstrují procentní růst a pokles prodejů osobních i nákladních vozů ve světě v letech 2007 – 2009.

¹² MIKESKA, M., Automobilový průmysl vs. Finanční krize [online]. [cit. 2010-10-06] dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/automobilovy-prumysl-vs.-financni-krize>.

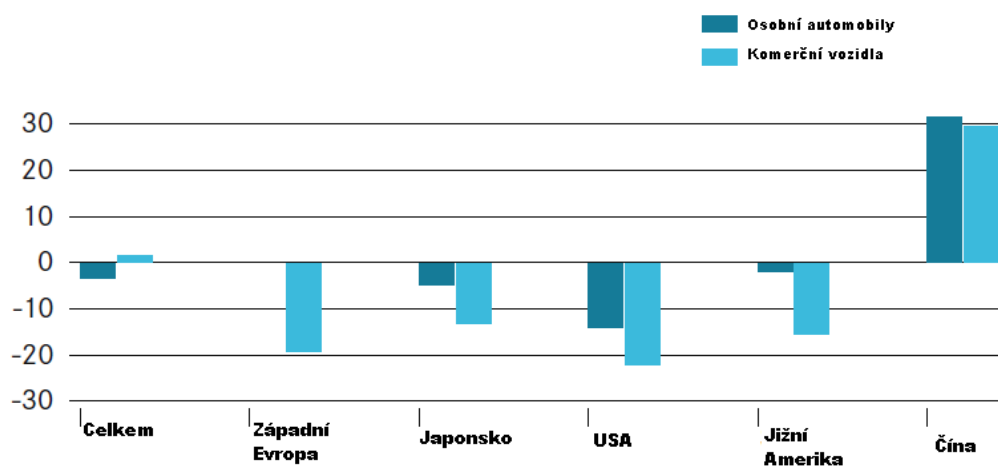
Procentní růst prodeje v letech 2007/2008



Obr. 4 Prodeje osobních a nákladních automobilů v letech 2007/2008

Zdroj: VDA (German Association of Automotive Industry)

Procentní růst prodeje v letech 2008/2009



Obr. 5 Prodeje osobních a nákladních automobilů v letech 2008/2009

Zdroj: VDA (German Association of Automotive Industry)

Hodnocení zemí k předešlým obrázkům

USA

Spojené státy americké zasáhla světová finanční krize nejhůře. Prodeje automobilů klesaly tak prudce, že trh začal pomalu dosahovat svého dna. Vláda USA se snažila pomoci svým automobilkám výhodnými půjčkami ve výši až 25 mld. USD, které měly být použity na vývoj ekologických automobilů. Plán byl takový, že automobilky Ford, General Motors a Chrysler mohly získat až 15 mld. USD a dodavatelé mohli počítat se zbývajících 10 mld. USD. Ke splacení této půjčky by mělo dojít až po prvních pěti letech od půjčení, přičemž úroková míra je vyměřena na 4 %.

Západní Evropa

Situace v západní Evropě nebyla natolik vážná jako v USA. Největší propady zaznamenaly Německo, Francie a Itálie. Francie se rozhodla zareagovat na finanční injekci v Americe tím, že poskytla 400 mil. Euro na vývoj ekologických automobilů pro nadcházející 4 roky.

Japonsko

Klesající prodeje v Japonsku donutily největšího výrobce automobilů Toyotu Financial Services Corporation, aby požádala o dvoumiliardovou státní pomoc ve formě půjčky od japonské banky.

Jižní Amerika

Automobilové prodeje v Jižní Americe výrazně poklesly s tím, když je finanční krize v roce 2008 začala postihovat. Reakce na finanční krizi se objevila v mnoha podobách - spotřebitelské pobídky, daňové úlevy a další státní stimuly.

Čína

Intenzivní růst prodeje automobilů v roce 2009 ukázal, že Čína se stala jediným ziskovým automobilovým trhem tohoto roku. Úspěch spočívá v tom, že čínské automobilové firmy se snažily získávat již zavedené značky z jiných zemí. Např. společnost Geely získala automobilku Volvo. Dále trh podpořilo agresivní bankovní úvěrování a vládní stimuly ve formě záchranných balíčků v hodnotě několika miliard amerických dolarů. (V roce 2009

vláda zavedla stimulační balíček v hodnotě 586 miliard amerických dolarů na podporu automobilového průmyslu).¹³

Automobilový průmysl České republiky v období světové finanční krize

Světová krize postihla automobilový průmysl intenzivně i v České republice. Česká republika obsadila 19. příčku mezi producenty automobilů v roce 2008. V roce 2009 si ČR polepšila o šest míst (obsadila 13. příčku) hlavně díky vhodně zvolené protikrizové politice Škodovky. V přepočtu na 1000 obyvatel vyprodukovaly v tomtéž roce české automobilky více než 90 vozů. Automobilový průmysl se podílí zhruba jednou pětinou na tuzemském domácím produktu. V době světové finanční krize muselo mnoho firem včetně automobilky Škoda Auto sáhnout k úsporným opatřením, propouštění zaměstnanců, omezení svých výrobních plánů a omezení investic.

Škoda Auto versus světová finanční krize

Škoda Auto je nejvýznamnější tuzemskou automobilkou. V druhé polovině roku 2008 se vedení automobilky dohodlo s odbory na dvoudenním omezení výroby ve všech provozech kromě výroby nového Superbu. Na přelomu roku 2008/2009 musela být sjednána další opatření. Škoda Auto vyráběla pouze prvních 14 dní v prosinci a prvních 11 dní v lednu. Firma chtěla tímto způsobem snížit skladové zásoby, které jí začínaly narůstat kvůli poklesu odbytu. V roce 2009 dosáhla, i přes velmi nepříznivé podmínky na světovém finančním trhu, prodejního rekordu. Celkově dodala svým zákazníkům 684 226 vozů, což činí o celé 1,4 procenta více, než v roce předcházejícím. K tomuto výsledku přispěly především:

- Silný růst automobilového trhu v Číně. Prodalo se zde 122 556 vozů, což činí nárůst o 106,7 % v porovnání s rokem předcházejícím. Ke zvýšení prodeje v Číně také napomohlo, že se k místní výrobě modelu Octavia na konci roku 2008 přidal i nový menší model Fabia a během roku 2009 také luxusní model Superb.

¹³ MIKESKA, M., Automobilový průmysl vs. Finanční krize [online]. [cit. 2010-10-06] dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/automobilovy-prumysl-vs.-financi-krize>.

- Šrotovné na německém trhu. Škoda Auto zde prodala 162 328 vozů, což činí nárůst o 44,3 % oproti roku předcházejícímu.

Škoda Auto vstoupila v roce 2009 i na nové zahraniční trhy. Zahájila kompletní výrobu vozů v ruské Kaluze a indickém Pune. Do roku 2010 se vedení firmy Škody Auto začalo dívat optimističtěji. Došlo k obměně modelových řad Fabia, Roomster a Octavia, což jsou stěžejní modely automobilky, a na trh firma přišla s novým modelem Yeti.

1.4 Státní pomoc automobilovému průmyslu - "Šrotovné"

Šrotovné je chápáno jako příspěvek jednotlivcům dané země ze státního rozpočtu na nové auto, avšak s podmínkou, že nechají své staré auto sešrotovat. V době světové finanční krize bylo zavedeno v mnoha zemích z důvodu oživení hlubokého poklesu prodeje v automobilovém průmyslu. Evropská unie vydala doporučení členským zemím, kterým by se státy v případě zavedení šrotovného měly řídit:

- Šrotovné nesmí zvýhodňovat domácí automobily.
- Lidé, kterých se šrotovné bude týkat, musí předložit důkaz o sešrotování svého starého vozu.
- Stáří vozu činí 9 a více let.

Přehled uvolnění peněz ze státního rozpočtu jednotlivých zemí Evropské unie je znázorněn v následující tabulce č. 3.

Tab. 3 Přehled poskytnutého šrotovného jednotlivcům v zemích EU za rok 2009

Země	Příspěvek [Kč]	Stáří vozu
<i>Německo</i>	50 000	9 let a více
<i>Velká Británie</i>	50 000	10 let a více
<i>Francie</i>	25 000	10 let a více
<i>Itálie</i>	37 500 – 125 000	9 let a více
<i>Španělsko</i>	27 500	10 let, příp. najeto více než 250 000 km
<i>Portugalsko</i>	25 000 – 30 000	10-15 let
<i>Rakousko</i>	37 500	13 let a více
<i>Lucembursko</i>	37 500 – 62 500	10 let a více
<i>Nizozemí</i>	17 500 – 25 000	10 let a více
<i>Slovensko</i>	25 000 - 37 500	10 let a více
<i>Česká republika</i>	30 000	10 let a více

Zdroj: LAVIČKA, V., Evropská unie sjednotila pravidla pro šrotovné [online]. [cit. 2010-08-05], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-34747410-evropska-unie-sjednotila-pravidla-pro-srotovne>

Šrotovné ve většině států skončilo s datem 31. 12. 2009 s výjimkou Španělska, kde bylo možné dotaci čerpat až do října roku 2010 a Velké Británie, kde bylo šrotovné ukončeno v měsíci březnu roku 2010. Šrotovné bylo zavedeno i v dalších zemích mimo Evropskou unii. Seznam zemí a výši příspěvku zobrazuje tabulka číslo 4.

Tab. 4 Šrotové v dalších vybraných zemích Evropy a světa

Země	Příspěvek [Kč]	Stáří vozu
<i>Kanada</i>	56 000	13 let a více
<i>USA</i>	63 000 – 81 000	Automobily, jejichž spotřeba činí 13 a více litrů na 100 kilometrů
<i>Egypt</i>	16 000	20 let a více
<i>Kypr</i>	17 000 – 25 000	15 let a více
<i>Rumunsko</i>	25 000	10 let a více
<i>Srbsko</i>	25 000	9 let a více
<i>Japonsko</i>	45 000	13 let a více

Zdroj: LAVIČKA, V., Evropská unie sjednotila pravidla pro šrotovné [online]. [cit. 2010-08-05], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-34747410-evropska-unie-sjednotila-pravidla-pro-srotovne>

Šrotovné v době světové finanční krize odrazilo automobilový průmysl ode dna a oživilo prodej automobilů. Nicméně mělo i spoustu kritiků v řadách ekonomů. Většina z nich šrotovné naprosto neuznávala. Mluvili o něm jako o nepříliš systémovém opatření, které je pouze dočasné a nedokáže zabránit propouštění zaměstnanců. Dále bylo šrotovnému ekonomy vytýkáno, že podpoří pouze jedno odvětví a bez dlouhodobého efektu. Odpůrcem šrotovného byl rovněž i prezident ČR Václav Klaus. Vetoval zákon o šrotovném z důvodu, že je diskriminační vůči mnoha ekonomickým subjektům. Poslanecká sněmovna však jeho veto dne 9. 9. 2009 přehlasovala 101 hlasy. Šrotovné se tedy poskytovalo všem občanům, kteří nechali své auto starší 10 let ekologicky zlikvidovat na vrakovišti a které měli evidované minimálně po dobu 2 let ve svém vlastnictví. Příspěvek se poskytoval ve výši 30 000 Kč na běžný automobil, jehož cena nepřesáhla částku 500 000 Kč. Pokud si řidič koupil auto s alternativním pohonem, dostal šrotovné ve výši 60 000 Kč. U tohoto automobilu však nesměla být přesažena konečná cena 700 000 Kč.¹⁴

¹⁴ LAVIČKA, V., Evropská unie sjednotila pravidla pro šrotovné [online]. [cit. 2010-08-05], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-34747410-evropska-unie-sjednotila-pravidla-pro-srotovne>

1.5 Oživení ekonomiky v roce 2010

České firmy se s důsledky světové finanční krize vypořádaly víceméně dobře. Musely snižovat své náklady a přizpůsobit se nižším objednávkám, v některých případech zastavit výrobu na jeden den v týdnu a v nejhorším případě propustit některé své zaměstnance. Firmy těmito kroky však nesmírně pomohly bankám, které nezaznamenaly velké potíže s nesplacenými firemními úvěry.

V České republice v roce 2010 začala ekonomika pomalu a nevýrazně růst. Podle údajů České národní banky se očekává, že česká ekonomika bude v následujících letech stagnovat.¹⁵ Podíl úvěrů v selhání dosáhl ke konci měsíce června roku 2010 u půjček domácnostem 4,5 % a u firemních úvěrů 8,7 %. ČNB předpokládá, že se v nejbližších letech podstatně navýší výroba, investice i tempo hospodářského růstu. Rok 2009 byl pro banky hlavně o snižování nákladů a řešení potíží s nesplacenými úvěry. Naproti tomu v roce 2010 banky hledají klienty, kteří si chtějí vzít úvěr. Boj o klienty by se měl v následujících letech zcela nevyhnutelně přiostrhovat. Finanční krize napomohla bankám lépe prověřovat vzájemné vztahy mezi bankou a klientem. Banky díky finanční krizi lépe rozeznávají nedůvěryhodné klienty a úvěr jim neposkytují. Podle L. Žalmana, šéfa tuzemské společnosti Raiffeisenbank, se do budoucnosti začnou diferencovat úrokové marže bank na úvěrech mezi méně rizikovými a více rizikovými klienty, což by měl být jeden z větších ozdravných kroků pro českou ekonomiku. Banky chtěly v roce 2009 zvýšit marže na hypotékách, avšak v boji s dnešní konkurencí neuspěly. Do dalších let se rovněž předpokládá, že budou klesat ceny nemovitostí z důvodu, že na trh přijdou nové domy a byty klientů, kteří nejsou schopni splácet své hypotéky. Spotřebitelské úvěry by měly zůstat pro banky nadále rizikové kvůli vysoké nezaměstnanosti a do budoucna by se jejich ceny snižovat neměly.¹⁶

¹⁵Singer: Ekonomice ČR hrozí stagnace, ČNB může příští rok opět snížit úroky [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-33174180-singer-ekonomice-cr-hrozi-stagnace-cnb-muze-pristi-mesic-opet-snizit-uroky>.

¹⁶Žalman: Současný stav ekonomiky není krize, ale návrat k normálu [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/278038-zalman-soucasny-stav-ekonomiky-neni-krize-ale-navrat-k-normalu/>.

2. Continental Automotive AG

Kapitola 2 se zabývá finanční analýzou nadnárodní společnosti Continental, která vyrábí díly pro automobilový průmysl. Na konci roku 2007 se společnost významně rozrostla spojením se společností Siemens VDO. Do té doby byla firma Continental známá především výrobou pneumatik. Společnost Continental se po akvizici Siemensu VDO dostala mezi 5 největších světových dodavatelů působících v automobilovém průmyslu. Celkové příjmy firmy v roce 2009 dosáhly výše 20,10 bilionů Euro a celkový počet zaměstnanců v témže roce byl 134 420. Kromě výroby pneumatik pro všechny typy vozidel se v dnešní době firma zabývá výrobou motorových součástí určených především k redukci spotřeby paliva nebo výrobou autoelektroniky.

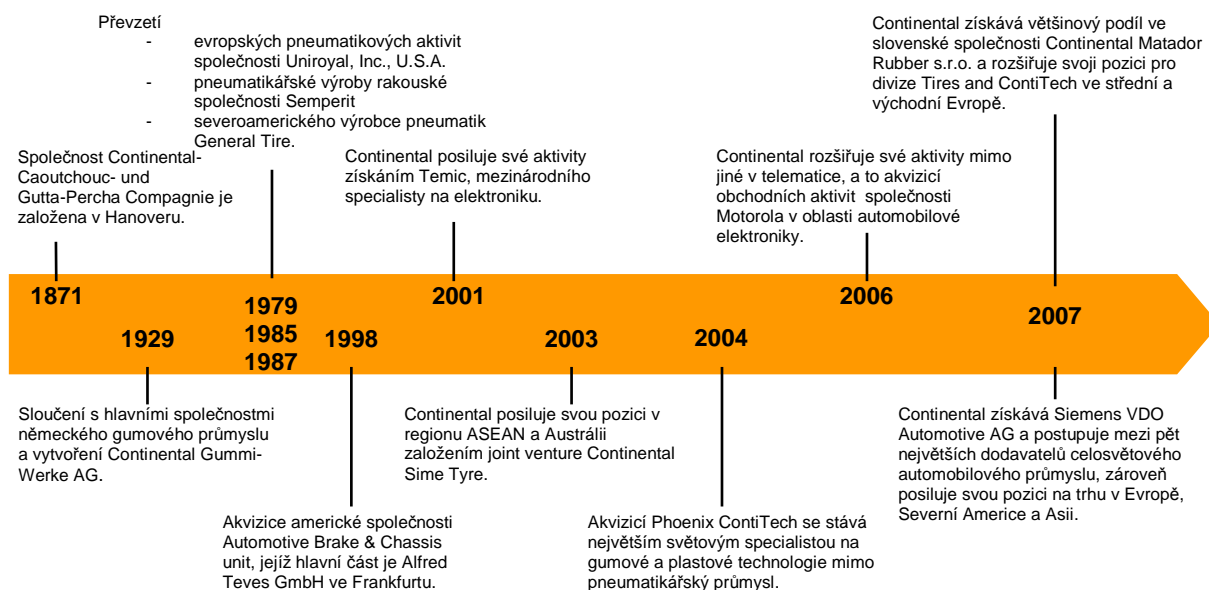
2.1 Historie společnosti

K založení firmy Continental došlo 8. října 1871 v Hannoveru. Zde vznikla akciová společnost Continental-Caoutchouc-und Gutta-Percha Compagnie. V kmenovém závodě ve Vahrenwalder StraÙe bylo vyráběno mimo jiné zboží z měkké pryže, dále gumované tkaniny a masivní obutí pro kočáry a jízdní kola. Následující tabulka a obrázek shrnují historický vývoj firmy Continental.

Tab. 5 Historie firmy Continental

1882	Skákající kůň registrován jako ochranná známka
1892	Pneumatiky pro jízdní kolo
1898	Zahájena produkce bezprofilových automobilových pneumatik
1904	Continental jako první firma na světě vyvinul profilové pneumatiky pro automobily
1905	Začátek výroby protismykových pneumatik (zpočátku opatřeny nýty)
1908	Snímatelné ráfky pro cestovní vozy usnadňující výměnu pneumatik
1909	Continental se angažuje i v leteckém průmyslu, k prvnímu přeletu průlivu LaManche bylo použito letadlo pokryté speciální tkaninou od Continentalu
1943	Ohlášen patent na bezdušové pneumatiky
1952	Poprvé nabídka speciálních pneumatik pro zimní období
1955	Continental zahajuje jako první německá firma výrobu bezdušových pneumatik
1955	Vyvinuty vzduchové měchy k odpružení autobusů a nákladních vozidel
1979	Počátek internacionalizace

Zdroj: Interní data firmy



Obr. 6 Časová osa vývoje společnosti Continental

Zdroj: Interní data firmy

V roce 1979 podnikla tato doposud výhradně německá společnost první krok směrem k evropskému koncernu. Převzala evropské aktivity americké společnosti Uniroyal Inc. v oblasti obchodů s pneumatikami. Převzetím obchodu s pneumatikami rakouské značky Semperit, k němuž došlo v roce 1985, si Continental svou pozici dále upevnil. Akvizicí firmy General Tire začal Continental v roce 1987 působit také na severoamerickém trhu s pneumatikami. Od roku 2001 vystupuje tato společnost pod názvem Continental Tire North America, Inc.

1991 - Divize ContiTech

Od roku 1991 je koncernový segment „Technické produkty“ označován zastřešujícím názvem ContiTech. Koupí společnosti Hamburger Phoenix AG, která byla integrována do divize ContiTech, tato divize své mezinárodní postavení dále upevnila a dnes v ústředních obchodních odvětvích, jako jsou hadice a hadicová vedení, systémy dopravních pásů nebo systémy vzduchového pérování, patří mezi absolutní světovou špičku.

Od r. 1991 – rozšiřování nabídky produktů

V roce 1994 byla založena divize Automotive Systems s cílem intenzivněji rozvíjet systémové obchody s automobilovým průmyslem. Hlavní důraz byl přitom kladen na vývoj elektronických systémů v oblasti brzdové technologie, vzduchového pérování pro osobní automobily, řízení podvozků a kontroly tlaku v pneumatikách.

V roce 1997 představil Continental ISAD (Integrierter Starter Alternator Dämpfer; startér, alternátor a setrvačnick v jednom celku) a obdržel za to cenu za inovace německé ekonomiky. Tato klíčová technologie je důležitým předpokladem pro vývoj systémů s hybridním pohonem, které by mohly výrazně přispět ke snížení spotřeby pohonných hmot a tím ke snížení emisí.

Nové šance na rychle rostoucím trhu s automobilovou elektronikou si Continental zajistil akvizicí společnosti Temic microelectronic GmbH, k níž došlo v roce 2001. Kompetence v oblasti elektroniky pro řízení motoru a hnacího ústrojí, pro čištění výfukových plynů i pro komfortní a bezpečnostní elektroniku tak byly podstatně posíleny.

Akvizicí sektoru automobilové elektroniky společnosti Motorola, k níž došlo v červenci 2006, divize Automotive Systems cíleně posílila své působení v Severní Americe. Telematika nyní rozšiřuje možnosti systémového propojení v automobilu a možnosti komunikace mezi vozidlem a jeho okolím – to vše pro zvýšení bezpečnosti jízdy.

Prosinec 2007 – akvizice společnosti Siemens VDO Automotive AG společností Continental

Propojení zásadních společností Siemens VDO a Continental v oblasti elektronických a hydraulických brzdových systémů, asistenčních systémů řidiče a senzorů pro monitorování okolí automobilu zásadně urychlí integraci pasivních a aktivních bezpečnostních systémů.

Špičková úroveň v oblasti pohonných systémů i v segmentu elektrických motorů, hybridní technologie a řízení motoru a hnacího ústrojí umožní v úzké spolupráci se zákazníky

z automobilového průmyslu zásadním způsobem přispět ke snížení emisí CO₂, o které usiluje celý svět.

Touto akvizicí vstupuje Continental mezi pět největších dodavatelů automobilového průmyslu na světě. Koncern je dnes ve 36 zemích předním partnerem automobilového průmyslu v oblastech jízdní bezpečnosti, podvozku, pohonu, interiérové elektroniky, automobilové komunikace, pneumatik pro osobní i užitkové vozy a v oblasti technických elastomerů.

2.2 Dnešní podoba společnosti Continental

V dnešní době má firma Continental téměř 200 závodů, R&D center a testovacích polygonů v 36 zemích. Centrála zůstala v místě založení firmy, v Hanoveru. Ve většině segmentů, jimž se tento podnik věnuje, má vynikající pozici mezi konkurencí: Continental je tak např. celosvětovou jedničkou v oblasti kolových brzd, bezpečnostní elektroniky, telematiky, přístrojového vybavení automobilů a palivových systémů; v segmentu elektronických brzdových systémů a posilovačů brzd se pak umísťuje na druhém místě. V oblasti pneumatik je Continental světovou čtyřkou a je tržním leadrem, pokud jde o zimní a průmyslové pneumatiky a pneumatiky a první vybavení pro osobní automobily v Evropě. ContiTech je světovou jedničkou mj. v oblasti fólií pro vnitřní vybavení vozidel, klínových ozubených řemenů, dopravních pásů a vzduchového pérování pro kolejovou techniku.

2.2.1 Jednotlivé divize společnosti

Divize Chassis & Safety (Podvozek & bezpečnost)

Stěžejními produkty divize Chassis & Safety jsou brzdové a podvozkové systémy, systémy aktivní a pasivní bezpečnosti a senzorika. Obrat této divize zaměstnávající více než 27 000 pracovníků přesahuje 5 miliard Euro.

Divize Powertrain (Hnací jednotky)

Divize Powertrain se zaměřuje na produkty a systémová řešení týkající se hnacího ústrojí a řízení motoru, vstřikovací techniky, senzoriky a aktoriky. Podle údajů za rok 2009 se obrat této divize s více než 29 000 zaměstnanci pohyboval na úrovni vyšší než 5 miliard Euro.

Divize Interior (Interiér)

Divize Interior se zabývá řízením informací mezi automobilem, řidičem a spolujezdcí, mezi vozidly a mezi vozidlem a okolím. Obrat této divize, v níž pracuje přes 33 000 zaměstnanců, přesáhl 6 miliard Euro.

Divize pneumatik pro osobní automobily

Divize pneumatik pro osobní automobily zahrnuje značky Continental, Uniroyal, Semperit, Barum, Euzkadi, General Tire, Gislaved, Mabor, Matador, Sime Tyres a Viking. S asi 25 000 zaměstnanci dosáhla tato divize v roce 2009 obratu ve výši 4,7 miliardy Euro.

Divize pneumatik pro užitkové vozy

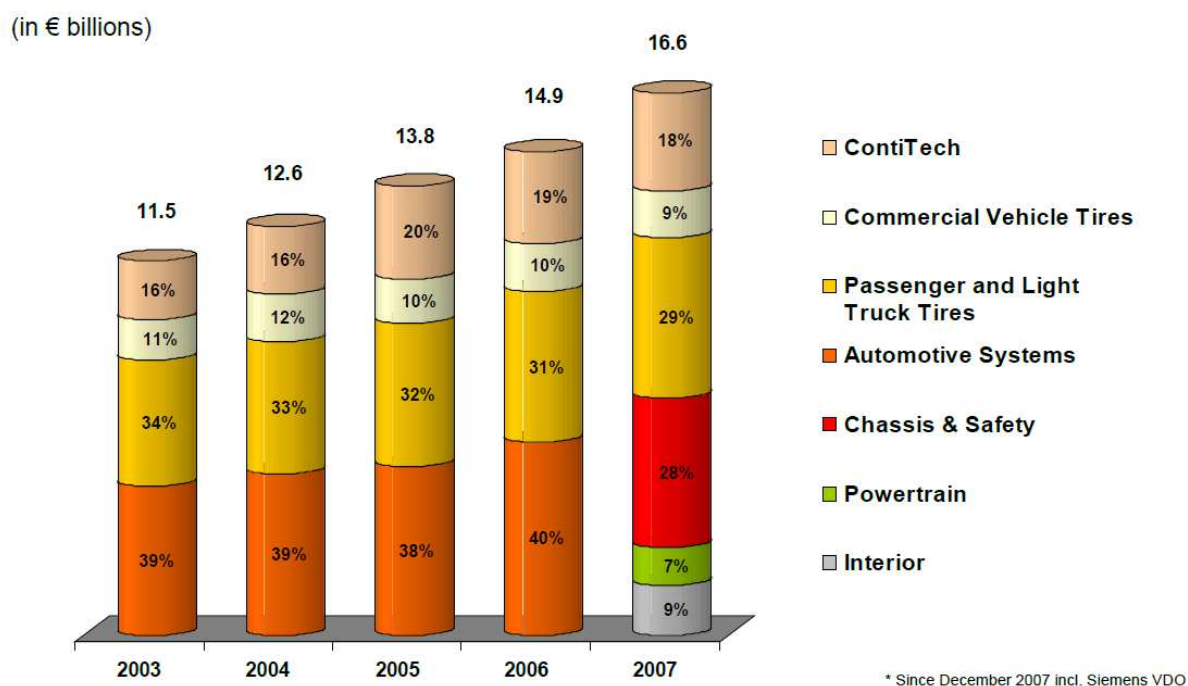
Divize pneumatik pro užitkové vozy produkuje pneumatiky pro nákladní automobily. Se zhruba 8 000 zaměstnanci dosahuje tato divize obratu ve výši 1,5 miliardy Euro.

Divize ContiTech

Divize ContiTech je největším světovým výrobcem v oblasti kaučukových a plastových technologií mimo průmysl pneumatik. Divize produkuje výrobky a systémy pro automobilový průmysl, železniční a tiskařský průmysl a dále pro těžařský průmysl, strojírenství a výrobu přístrojů. S asi 22 000 zaměstnanci dosáhla tato divize v roce 2006 obratu ve výši 2,9 miliardy Euro.

Z následujícího obrázku 7 jsou patrné prodeje jednotlivých divizí a růst prodejů společnosti od roku 2003 po rok 2007. Do začátku finanční krize firma vykazovala konstantní nárůst prodejů. Hospodaření společnost po vypuknutí finanční krize v automobilovém průmyslu je shrnuto v pododdíle 2.3 - Finanční analýza společnosti Continental.

Prodeje jednotlivých divizí



Obr. 7 Prodeje jednotlivých divizí společnosti Continental v bilionech €

Zdroj: Interní data firmy

V roce 2007 došlo k rozdělení divize Automotive Systems a vznikla tak současná struktura společnosti. V prosinci 2007 došlo k propojení společnosti Continental a Siemens VDO.

2.3 Finanční analýza podniku

Finanční analýza je analýzou financí podniku, které je možné definovat jako pohyb peněžních prostředků. Smyslem finanční analýzy je zkoumat tyto finanční toky, porovnávat výsledky společnosti s výsledky konkurence a na základě těchto vstupů vytvořit novou informaci, která je hodnotnější, než lze získat z finančních výkazů.

Analytické nástroje se liší podle toho, jakou informaci o podniku mají přinést. Finanční analýza vychází především z podnikových účetních výkazů – rozvahy a výkazu zisku a ztráty. Má za úkol ohodnotit minulost, současnost a odhadnout budoucnost hospodaření společnosti. Od finanční analýzy se dále očekává vyjádření míry finančních a provozních rizik, která vyvolává stávající způsob hospodaření společnosti, posouzení výkonnosti společnosti, nebo identifikace slabin a silných stránek společnosti.

Finanční analýza se často dělí na analýzu vnitřní a vnější. Vnitřní analýza slouží pro potřeby podniku a jedná se především o zhodnocení výsledků hospodaření minulých let. Na základě těchto výsledků management firmy rozhoduje o budoucích investicích, půjčkách, o expanzi výroby, nebo o změně výrobního portfolia. Vnější analýza má za úkol určení a ohodnocení kredibility podniku nebo jeho investičního potenciálu. Tyto informace jsou cenné především pro investory a věřitele.

Nástroje finančních analýz bývají velmi podobné bez ohledu na to, jaký je cíl finanční analýzy. Základním nástrojem finanční analýzy je výpočet a interpretace finančních poměrových ukazatelů. Do finančního rozboru podniku je nutné zahrnout všechny složky, které určují finanční situaci podniku. Jedná se například o analýzu rentability, likvidity, aktivity, nebo zadluženosti. Ačkoliv jsou jednotlivé složky hodnoceny samostatně, existují mezi nimi vzájemné vazby, které musí analytik respektovat.¹⁷

2.4 Finanční analýza společnosti Continental AG

V této části je prezentována finanční situace společnosti Continental a je zde zachycen vývoj vybraných finančních ukazatelů v letech 2006 – 2010. Na výsledcích těchto ukazatelů jsou demonstrovány dopady finanční krize na společnost Continental. Jednotlivé ukazatele byly vypočítány z výročních zpráv společnosti a porovnávány s průměrnými hodnotami těch samých ukazatelů, které dosáhly podniky v České Republice, působící ve stejném odvětví jako společnost Continental. Data pro výpočet průměrných hodnot ukazatelů v odvětví automobilového průmyslu byly získány z přehledu hospodářských výsledků podniků v jednotlivých odvětvích na stránkách Ministerstva průmyslu a obchodu. Z tabulek na stránkách MPO byly vypočítány stejné ukazatele jako pro firmu Continental a

¹⁷ GRÜNWARD, R., HOLEČKOVÁ, J., Finanční analýza a plánování podniku, Praha: Ekopress, str. 19-21.
BLAHA, Z., JINDŘICHOVSKÁ, I., Jak posoudit finanční zdraví firmy, Praha: Management Press, str. 11

výsledky byly shrnuty níže v tabulkách a grafech. Bohužel na stránkách MPO nebyla v době vzniku práce k dispozici data za rok 2010, proto v grafech chybí hodnota ukazatelů průměrných podniků v odvětví v tomto roce. V následujících pododdílech jsou vysvětleny jednotlivé finanční ukazatele, pomocí nichž byla analyzována finanční situace společnosti Continental, a uvedeny vzorce pro jejich výpočet. Ukazatel se dělí do několika skupin podle oblasti, o které vypovídají. Dělí se na ukazatele rentability, likvidity, aktivity a zadluženosti.

2.4.1 Ekonomická situace společnosti v jednotlivých letech

V tomto pododdílu jsou shrnuty pro společnost Continental nejdůležitější události, které se staly v jednotlivých letech a měly vliv na finanční výsledky společnosti.

Rok 2006 – situace na trhu

V roce 2006 došlo k ovlivnění finančních ukazatelů firmy Continental vzrůstem cen surových materiálů pro výrobu pneumatik (guma, surový olej, hliník). Náklady firmy vzrostly v důsledku zdražení materiálu o 317 mil. Euro. Tento nárůst nákladů byl však pokryt růstem ceny výstupu firmy a zefektivněním výroby. V roce 2006 došlo také k několika významným akvizicím. Continental koupil od firmy Motorola divizi zabývající se výrobou autoelektroniky. Tím společnost navýšila počet zaměstnanců o 5500, rozšířila svoje portfolio a posílila svoji pozici v Severní Americe. Další akvizicí společnosti Roulunds Rubber Group došlo k dalšímu navýšení počtu zaměstnanců (o 1200) a posílení obchodu divize ContiTech. Nové podniky byly otevřeny ve Zvolenu (SVK), podnik vyrábějící třmeny kotoučových brzd, a v Brazílii výroba pneumatik.¹⁸

Rok 2007 – situace na trhu

Na konci roku 2007 došlo k největší akvizici v historii firmy Continental – k nákupu společnosti Siemens VDO. Touto akvizicí se k společnosti Continental připojil i bývalý Siemens VDO Trutnov. Tímto obchodem se dostala firma Continental na 5. místo mezi

¹⁸ Výroční zpráva společnosti Continental 2006

dodavateli ve světovém automobilovém průmyslu. Nákupní cena Siemensu VDO byla 11,3 bilionů Euro, z čehož asi 1 bilion Euro zaplatil Continental na daních. Continental otevírá nové divize Chasis & Safety, Interior a Powertrain. Zároveň došlo k prodeji divize elektrických motorků společnosti Brose (dříve byla divize součástí Siemensu VDO).¹⁹

Rok 2008 – situace na trhu

Hlavním úkolem roku 2008 bylo začlenění jednotlivých podniků Siemensu VDO do firemní politiky Continentalu a optimalizace jejich výroby, což s sebou přineslo další nemalé náklady. V druhé polovině roku se začínají projevovat dopady celosvětové krize v automobilovém průmyslu. V Continentalu se začíná klást větší důraz na kontrolu a redukci nákladů. Schaeffler Group přichází s nabídkou na převzetí Continentalu. Continental nabídku odmítá a varuje akcionáře před prodejem akcií společnosti Schaeffler Group. Schaeffler se stává majoritním akcionářem. Opět došlo k růstu cen materiálu. Díky zlepšení efektivnosti a důrazu na minimalizaci nákladů nezaznamenal Continental takový propad jako konkurence.²⁰

Rok 2009 – situace na trhu

V roce 2009 musí firma Continental naplno čelit dopadům finanční krize. Ke zmírnění těchto dopadů ve světě přispívají stimulační vládní programy či výhodné půjčky bank. I přes vládní podporu však dochází k prohloubení krize. Ve firmě Continental pokračuje tlak na úspory a snižování nákladů. V důsledku poklesu poptávky firma propouští část výrobních dělníků a ruší jejich směny. V Continentalu Trutnov se přechází na jednosměnný provoz. Vedení nařizuje volné pátky všem zaměstnancům se 60 % úhradou mzdy.²¹

¹⁹ Výroční zpráva společnosti Continental 2007

²⁰ Výroční zpráva společnosti Continental 2008

²¹ Výroční zpráva společnosti Continental 2009

Rok 2010 – situace na trhu

Po předchozích obtížných letech se v roce 2010 společnost Continental odrazila ode dna a znovu zaznamenala růst ve většině klíčových ukazatelů. Došlo k podstatnému nárůstu prodejm, čistý zisk se vrátil do kladných hodnot a společnosti se podařilo zredukovat dluhy. V roce 2010 byla postupně zrušena úsporná opatření nastavená během krize. Společnost Continental v tomto roce rozšiřuje svojí výrobu v Číně a dalších asijských zemích, z důvodu velkého nárůstu prodejm v Asii. V současnosti prodeje společnosti Continental činí v asijských zemích 21 % a během roku 2011 se očekává nárůst až na 30 %. Další rozšíření výrobních kapacit společnost plánuje v Brazílii a Rusku.²²

2.4.2 Ukazatele rentability společnosti Continental

Ukazatele rentability hodnotí výnosnost kapitálu a návratnost investic. Pomocí ukazatelů rentability se řídí především investoři. Vypovídají o zhodnocování majetku vloženého do společnosti.

Rentabilita vlastního kapitálu (ROE) hodnotí výnosnost kapitálu vloženého do společnosti akcionáři či vlastníky. Z tohoto ukazatele zjišťují vlastníci a akcionáři společnosti, zda se jimi vložený kapitál do společnosti zhodnocuje s intenzitou odpovídající míře investičního rizika. Je to důležitý údaj pro investory. Pokud je dlouhodobě nižší nebo rovný výnosnosti CP garantovaných státem, investor se bude snažit investovat své prostředky jinač. Výpočet rentability vlastního kapitálu reflektuje vzorec 1.

$$ROE = \frac{\text{zisk}}{\text{průměrný vlastní kapitál}} \times 100 \quad (\%) \quad (1)^{23}$$

Rentabilita úhrnného vloženého kapitálu (ROA) bývá považován za klíčové měřítko rentability, protože poměřuje zisk s celkovými aktivy investovanými do podnikání. Bere v úvahu všechna aktiva potřebná k dosažení, nebo tvorbě výstupu podniku. Tento ukazatel

²² Výroční zpráva společnosti Continental 2010

²³ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

hodnotí všeobecnou efektivnost využití vloženého kapitálu bez ohledu na zdroj, odkud tento kapitál pochází. Vložený kapitál je počítán jako aritmetický průměr z výše kapitálu na počátku a konci období. Rentabilita úhrnného vloženého kapitálu se vypočítá podle vzorce 2.

$$ROA = \frac{\text{zisk} + \text{nákladové úroky} * (1 - \text{sazba daně})}{\text{průměrný vložený kapitál}} \times 100 \quad (\%) \quad (2)^{24}$$

V tabulce 6 je shrnuta rentabilita vloženého kapitálu během let 2006 až 2010.

Tab. 6 Rentabilita vloženého kapitálu

Rentabilita vloženého kapitálu	2006	2007	2008	2009	2010
Čistý zisk (v mil. €)	1004,6	1049,9	-1077,6	-1606,9	645,9
Úroky (v mil. €)	-110,6	-154,2	-706,7	-720,8	-697,2
Daň z příjmu (v mil. €)	486,7	471,7	75,0	-154,3	592,1
HV za účetní období (v mil. €)	3681,8	4023,8	4754	4013,7	5779,3
Dlouhodobé závazky na začátku období (v mil. €)	2788,7	2156,8	11668,3	11310,3	7897,1
Dlouhodobé závazky na konci období (v mil. €)	2156,8	11668,3	11310,3	7897,1	9730,2
Vlastní kapitál na začátku období (v mil. €)	3795,0	4709,9	6856,1	5529,9	4061,7
Vlastní kapitál na konci období (v mil. €)	4709,9	6856,1	5529,9	4061,7	6202,9
Rentabilita vloženého kapitálu	14,72%	8,13%	-6,16%	-10,97%	4,12%
ROA průměrně v odvětví	12,64%	14,45%	10,33%	5,55%	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Rentabilita vloženého kapitálu v roce 2006 dosáhla nadprůměrné hodnoty v odvětví. Ve společnosti Continental došlo ke zhodnocení vloženého kapitálu o 14,72 %. Průměrná hodnota ROA v odvětví činila v roce 2006 12,64 %.

V roce 2007 dosáhla společnost Continental relativně malého (45 mil. Euro) nárůstu zisku vzhledem k velkému nárůstu dlouhodobých závazků v důsledku akvizice společnosti

²⁴ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

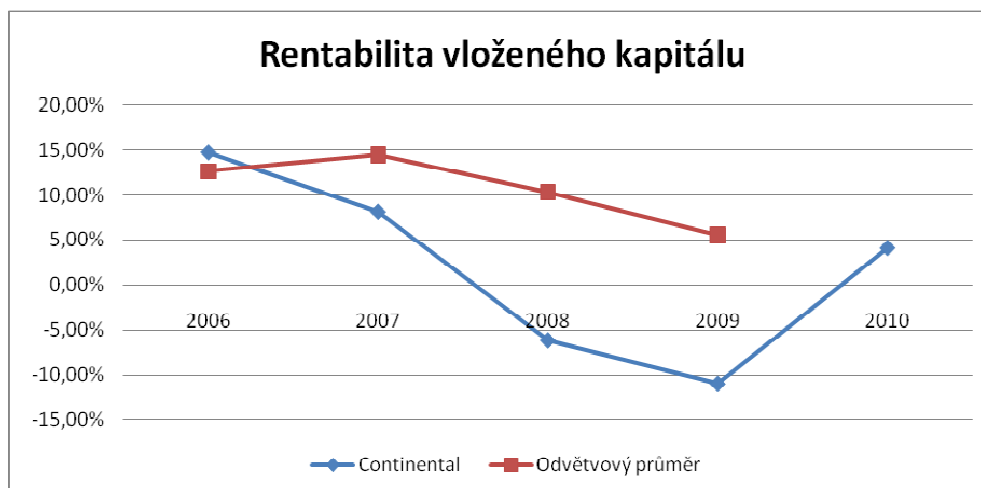
Siemens VDO. Tato akvizice výrazně poznamenala finanční výsledky společnosti v roce 2007. Akvizice přišla v době, kdy se začala v automobilovém průmyslu projevovat světová finanční krize. Předpokládaná návratnost této investice byla významným způsobem poznamenána. Společnost Continental vykázala v roce 2007 podprůměrný ukazatel ROA. Odvětvový průměr v roce 2007 měl hodnotu 14,45 %.

V roce 2008 již společnost Continental, poznamenána celosvětovou finanční krizí, vykázala záporný čistý zisk. To samozřejmě ovlivnilo většinu finančních ukazatelů roku 2008. Rentabilita vloženého kapitálu byla poprvé za sledované období záporná a výrazně pod odvětvovým průměrem.

V roce 2009 pokračuje pokles výroby ve společnosti a čistý zisk klesá na -1606,9 mil. Euro. S tím souvisí další pokles rentability vloženého kapitálu, která dosahuje -10,97 %. V roce 2009 klesla hodnota ROA i průměrně v odvětví automobilového průmyslu. Přesto průměrné podniky vykázaly kladnou rentabilitu.

V roce 2010 dochází ve společnosti Continental k oživení prodeje a čistý zisk se po dvou letech vrací do kladných hodnot. Hodnota ROA dosáhla v tomto roce 4,12 %.

Na obrázku č. 8 je vidět vývoj rentability vloženého kapitálu společnosti Continental a průměrného podniku v odvětví automobilového průmyslu v letech 2006 – 2010. U obou sledovaných subjektů je patrný výrazný pokles v ukazateli po propuknutí celosvětové finanční krize.



Obr. 8 Vývoj rentability vloženého kapitálu 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

U společnosti Continental je po propuknutí krize patrný ještě radikálnější pokles ukazatele, než můžeme zaznamenat u odvětvového průměru. Hlavním důvodem poklesu ukazatele je nárůst dlouhodobých závazků v roce 2007 spojený s akvizicí společnosti Siemens VDO. V roce 2010 se Continental s hodnotou ukazatele vrací do kladných hodnot na úroveň odvětvového průměru v roce 2009. Data pro hodnotu ROA odvětvového průměru v roce 2010 nejsou k dispozici, ale pravděpodobně zde bude patrný méně strmý nárůst ukazatele než u společnosti Continental.

V tabulce 7 je výpočet rentability vlastního kapitálu v letech 2006 až 2010 a data potřebná k výpočtu hodnoty.

Tab. 7 Rentabilita vlastního kapitálu

Rentabilita vlastního kapitálu	2006	2007	2008	2009	2010
Čistý zisk (v mil. €)	1004,6	1049,9	-1077,6	-1606,9	645,9
Vlastní kapitál na začátku období (v mil. €)	3795,0	4709,9	6856,1	5529,9	4061,7
Vlastní kapitál na konci období (v mil. €)	4709,9	6856,1	5529,9	4061,7	6202,9
Rentabilita vlastního kapitálu	23,62%	18,15%	-17,40%	-33,51%	12,59%
ROE průměrně v odvětví	17,76%	19,80%	13,10%	7,37%	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

V roce 2006 dosáhla hodnota rentability vlastního kapitálu společnosti Continental, stejně jako rentabilita vloženého kapitálu, nadprůměrné hodnoty ukazatele v odvětví výroby automobilů a dílů pro automobilový průmysl.

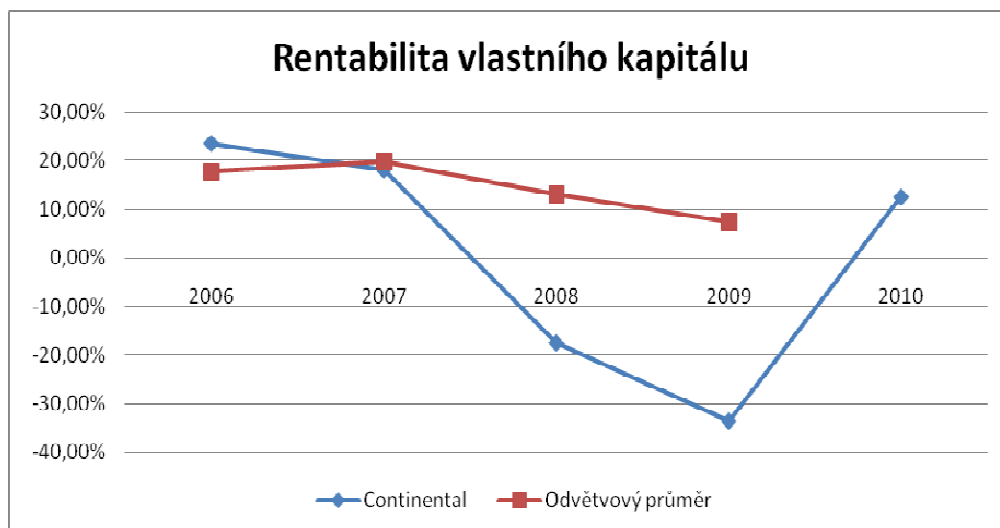
Díky velkému zvýšení vlastního jmění v porovnání s nárůstem zisku v roce 2007 došlo k ovlivnění rentability vlastního kapitálu. Společnost Continental v roce 2007 dosáhla hodnoty 18,15 %, což je v rámci odvětvového průměru lehce podprůměrná hodnota.

V roce 2008 společnost Continental vykázala záporný čistý zisk, tím pádem rentabilita vlastního kapitálu byla rovněž záporná a s hodnotou -17,41% se společnost Continental, podle dat z MPO, dostala v odvětvovém hodnocení těsně nad ztrátové podniky v ČR v odvětví automobilového průmyslu.

V roce 2009 společnost v ukazateli rentability vlastního kapitálu ztratila další procenta. Důvodem byl pokles zisku a od roku 2007 pokles vlastního jmění. Společnost Continental se po akvizici společnosti Siemens VDO zbavovala nevýdělečných divizí.

Stejně jako ukazatel rentability vloženého kapitálu, i rentabilita vlastního kapitálu v roce 2010 významně vzrostla. Společnost Continental se s hodnotami obou ukazatelů sice dostala z hodnot, které vykázaly ztrátové podniky v ČR, rentability v době před krizí a před akvizicí Siemensu VDO však nedosáhla.

Na obr. 9 je zachycen vývoj rentability vlastního kapitálu společnosti Continental a hodnoty ROE průměrně dosažené podniky působícími v automobilovém průmyslu.



Obr. 9 Vývoj rentability vlastního kapitálu 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Nárůst vlastního jmění při minimálním nárůstu zisku, respektive jeho poklesu v letech 2008 a 2009, měl za následek pokles rentability vlastního kapitálu společnosti Continental. Rovněž i ostatní podniky v odvětví zaznamenaly s počátkem finanční krize pokles ROE. Křivka rentability vlastního kapitálu má velmi podobný průběh jako křivka rentability vlastního kapitálu. Po akvizici společnosti Siemens VDO dochází k hlubokému propadu, v roce 2010 pak k strmému vzestupu do kladných hodnot.

2.4.3 Ukazatele likvidity společnosti Continental

Ukazatele likvidity vysvětlují vztah mezi oběžnými aktivy a krátkodobými pasivy a schopnost společnosti dostát včas svým závazkům. Porovnávají likvidní části společnosti s jejími závazky.

Likvidita 1. stupně, tak zvaná okamžitá likvidita, měří schopnost firmy hradit právě splatné dluhy. Ukazatel zjišťuje, kolikrát pokrývají peníze krátkodobé závazky společnosti. Kolikrát je společnost schopna uspokojit své věřitele z okamžitých peněžních prostředků. Okamžitá likvidita se vypočítá podle vzorce 3.

$$\text{okamžitá likvidita} = \frac{\text{peníze}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (3)^{25}$$

Likvidita 2. stupně neboli pohotová likvidita charakterizuje nejpřesněji platební pohotovost, tj. schopnost podniku krýt peněžními prostředky závazky z obchodního styku a závazky vůči zaměstnancům. Výrazně nižší hodnota pohotové likvidity ukazuje nadměrnou váhu zásob v rozvaze společnosti. Výpočet likvidity druhého stupně se provede pomocí vzorce 4.

$$\text{pohotová likvidita} = \frac{\text{oběžný majetek} - \text{zásoby}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (4)^{26}$$

Likvidita 3. stupně se nazývá běžnou likviditou a ukazuje, kolikrát pokrývají oběžná aktiva krátkodobé závazky. To znamená, kolikrát je firma schopna uspokojit své věřitele, kdyby proměnila veškerá svá oběžná aktiva v daném okamžiku v hotovost. Dostane-li se podnik do finančních potíží, vyrovnává své závazky mnohem pomaleji. Jestliže rostou krátkodobé závazky rychleji než oběžný majetek, ukazatel běžné likvidity se snižuje a může to znamenat, že má podnik problémy s likviditou. Likvidita třetího stupně se počítá podle vzorce 5.

$$\text{běžná likvidita} = \frac{\text{oběžný majetek}}{\text{krátkodobé závazky}} \quad (5)^{27}$$

Tabulka 8 obsahuje výpočet likvidity 1. stupně pro období 2006 až 2010.

²⁵ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

²⁶ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

²⁷ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

Tab. 8 Likvidita 1. stupně

Likvidita 1. stupně	2006	2007	2008	2009	2010
Pohotové peněžní prostředky (v mil. €)	571,1	2199,4	1569,4	1712,8	1471,3
Krátkodobé závazky (v mil. €)	3986,3	9213,2	7847,7	11090,4	8457,4
Likvidita 1. stupně	0,14	0,24	0,20	0,15	0,17
L1 průměrně v odvětví	0,12	0,11	0,11	0,38	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Společnost Continental dosáhla v roce 2006 v oblasti okamžité likvidity zvýšené hodnoty v porovnání s odvětvovým průměrem (0,12). Důvodem vyšší hodnoty je větší množství držených peněžních prostředků.

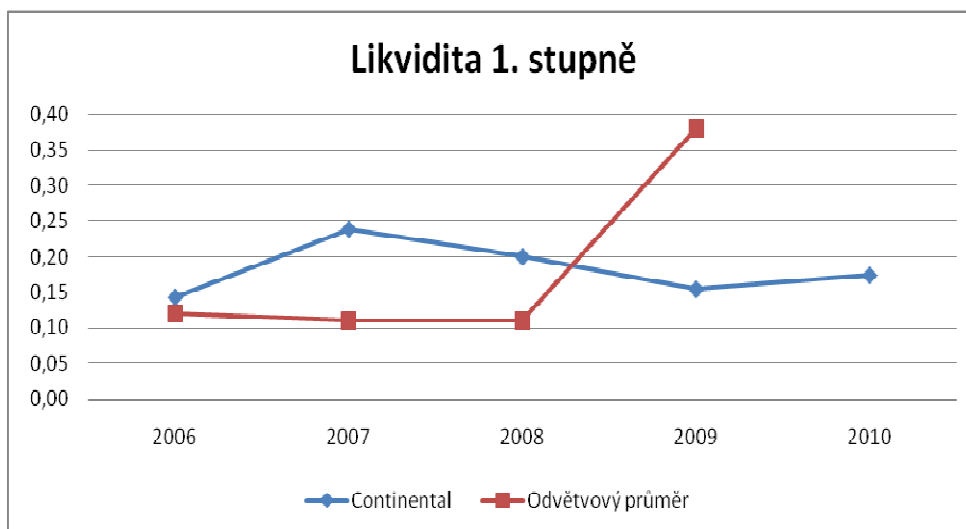
Velký nárůst pohotových peněžních prostředků v roce 2007 se projevil nárůstem likvidity 1. stupně podniku. Rovněž krátkodobé závazky společnosti v tomto roce narostly. Společnost Continental se s hodnotou likvidity L1 dostala vysoko nad odvětvový průměr.

V oblasti likvidity 1. stupně zaznamenal podnik v roce 2008 nadprůměrnou hodnotu. Krátkodobé závazky byly pětinásobně vyšší než pohotové peněžní prostředky. Continental v tomto roce redukoval jak krátkodobé závazky, tak pohotové peněžní prostředky. Obě tyto hodnoty narostly po převzetí podniků Siemensu VDO společností Continental.

V roce 2009 na tom společnost Continental s likviditou nebyla nejlépe. Proti roku 2008 byla méně likvidní ve všech ukazatelích likvidity. Průměrné podniky v odvětví vykazují v roce 2009 vyšší likviditu. Průměrná hodnota likvidity L1 v roce 2009 byla 0,38. Velký nárůst průměrné hodnoty L1 v odvětví mohl být způsoben útlumem investic a nárůstem držených pohotových prostředků firem v období krize. S útlumem výroby v době krize docházelo ve firmách dále k redukcí zásob a omezování okamžitých výdajů, které nebyly z krátkodobého hlediska nutné pro běh výroby. Mezi tyto výdaje mohou patřit výdaje na kurzy a školení, nebo výdaje na služební cesty. Firmy se snažily držet více pohotových peněžních prostředků a redukovat krátkodobé závazky.

Díky redukci krátkodobých závazků v roce 2010 zaznamenala společnost Continental nárůst likvidity 1. stupně.

Na obrázku č. 10 je porovnání likvidity L1 firmy Continental s průměrnou hodnotou L1 dosaženou v odvětví automobilového průmyslu.



Obr. 10 Vývoj likvidity L1 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Zatímco společnost Continental zaznamenala nárůst likvidity L1 na počátku krize a následně pokles po propuknutí krize, hodnota likvidity L1 průměrných podniků v automobilovém průmyslu se do roku 2008 pohybovala okolo hodnoty 0,10 a v roce 2009 prudce vzrostla. Nárůst L1 v Continentalu v roce 2007 byl spojen s převzetím společnosti Siemens VDO a začleňováním jednotlivých závodů do firmy. Proto došlo k výraznému nárůstu pohotových peněžních prostředků proti roku 2006. V roce 2010 došlo k redukci krátkodobých závazků společnosti a tím k nárůstu likvidity.

V tabulce 9 jsou vypočítány hodnoty likvidity 2. stupně v letech 2006 až 2009.

Tab. 9 Likvidita 2. stupně

	2006	2007	2008	2009	2010
Likvidita 2. stupně					
Pohotové peněžní prostředky (v mil. €)	571,1	2199,4	1569,4	1712,8	1471,3
Oběžný majetek – zásoby (v mil. €)	3377,9	7817,8	5769,0	6248,6	6964,8
Krátkodobé závazky (v mil. €)	3986,3	9213,2	7847,7	11090,4	8457,4
Likvidita 2. stupně	0,99	1,09	0,94	0,72	1,00
L2 průměrně v odvětví	1,07	1,13	1,00	1,28	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

V roce 2006 se v oblasti pohotové likvidity společnost Continental se svojí hodnotou 0,99 pohybuje okolo odvětvového průměru. Společnost je schopna vypořádat se se svými krátkodobými závazky 0,99 krát bez toho, aby prodávala zásoby.

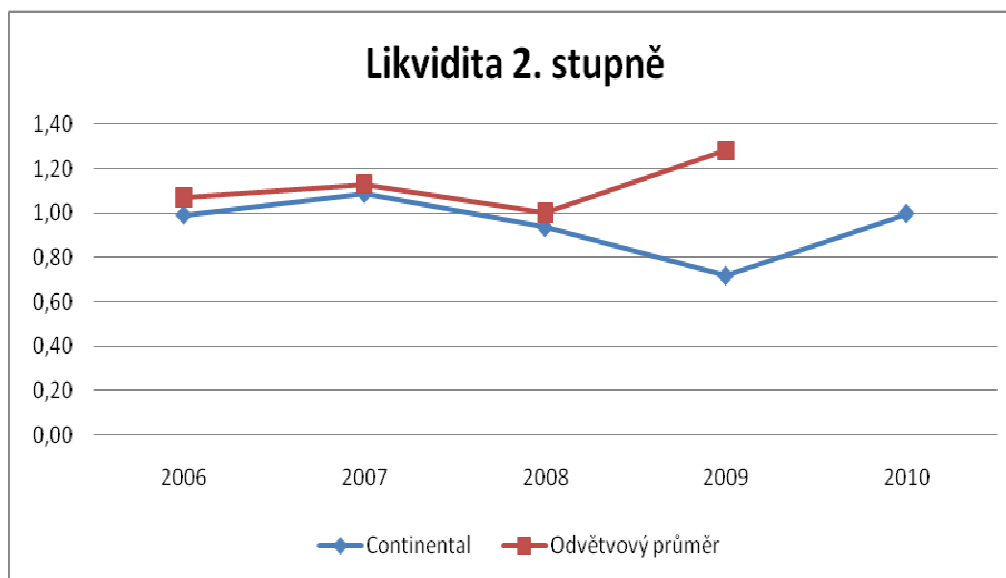
V roce 2007 zaznamenala likvidita 2. stupně nárůst v porovnání s rokem 2006. K nárůstu ukazatele došlo i průměrně v odvětví, proto hodnota 1,09 je lehce podprůměrná.

V roce 2008 byla likvidita 2. stupně nižší než odvětvový průměr, přesto však v normě. Doporučovaná hodnota pohotové likvidity je 1. V roce 2008 došlo ve společnosti k redukci pohotových peněžních prostředků a oběžného majetku při malém poklesu krátkodobých závazků.

Pokles likvidity L2 v roce 2009 byl způsoben velkým nárůstem krátkodobých závazků. Výrazný nárůst krátkodobých finančních závazků v roce 2009 svědčí o finančních problémech společnosti. Průměrná likvidita L2 v odvětví vzrostla od roku 2008 na hodnotu 1,28.

V roce 2010 se společnost Continental vrací s hodnotou likvidity L2 na úroveň roku 2006 díky redukci krátkodobých závazků a zvýšení oběžného majetku.

Obrázek č. 11 znázorňuje vývoj likvidity L2 v analyzovaném období.



Obr. 11 Vývoj likvidity L2 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Podobným způsobem jako likvidita L1 se vyvíjel i obraz likvidity L2 v období let 2006 – 2009. Continental zaznamenal nejdříve nárůst likvidity v roce 2007 a následně pokles z výše uvedených důvodů. Odvětvový průměr zaznamenal nárůst likvidity L2 o rok dříve než společnost Continental. Od roku 2008 L2 Continentalu dále klesá, zatímco L2 průměrně v odvětví v ČR roste. V roce 2010 zaznamenal Continental podobný nárůst L2 jako odvětvový průměr v roce 2009.

Výpočet likvidity 3. stupně v letech 2006 až 2010 obsahuje tabulka 10.

Tab. 10 Likvidita 3. stupně

Likvidita 3. stupně	2006	2007	2008	2009	2010
Oběžný majetek celkem (v mil. €)	4975,1	10353,7	8339,5	8324,6	9502,6
Krátkodobé závazky (v mil. €)	3986,3	9213,2	7847,7	11090,4	8457,4
Likvidita 3. stupně	1,25	1,12	1,06	0,75	1,12
L3 průměrně v odvětví	1,42	1,45	1,26	1,37	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

V oblasti běžné likvidity společnost Continental dosahuje v roce 2006 nižší hodnoty, než byla v témže roce likvidita L3 průměrně v podnicích v ČR.

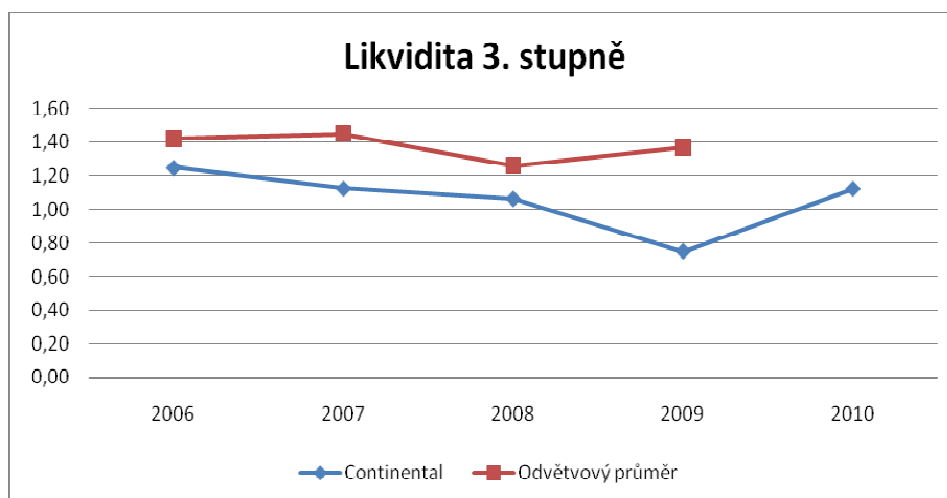
Hodnota likvidity v roce 2007 byla výrazně pod odvětvovým průměrem (1,45). Důvodem byla vysoká hodnota krátkodobých závazků. Ztrátové podniky v odvětví vykázaly podle údajů z MPO hodnotu likvidity 3. stupně 0,85. Hodnota 1,12 není pro podnik nijak nebezpečná.

V roce 2008 dochází k dalšímu poklesu ukazatele L3. V tomto roce došlo k většímu poklesu oběžného majetku společnosti, než byl pokles krátkodobých závazků. Pokles ukazatele zaznamenaly také podniky v ČR.

Pokles oběžného majetku a především velký nárůst krátkodobých závazků v roce 2009 znamenal pokles likvidity L3 o téměř 30%. Zatímco průměrné podniky v ČR v roce 2009 zaznamenaly ve všech likviditách po propadu v roce 2008 růst, Continental se v tomto roce dostal do největších finančních potíží a likvidita společnosti dosáhla svého minima. Důvodem byl především nárůst krátkodobých finančních závazků.

Krátkodobé závazky se v porovnání s rokem 2009 v roce 2010 podařilo společnosti Continental zredukovat. Navíc došlo k nárůstu oběžného majetku a tím i ukazatele likvidity L3.

Na následujícím obrázku je graf vývoje likvidity L3 v letech 2006 až 2010.



Obr. 12 Vývoj likvidity L3 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Zatímco průměrné podniky v odvětví zaznamenaly propad ukazatele pouze v roce 2008 a následně se hodnota likvidity vrátila na obdobnou úroveň jako v době před finanční krizí, společnost Continental vykazovala v tomtož ukazateli od roku 2006 stálý propad. Důvodem byl rychlejší růst krátkodobých závazků než oběžného majetku. Nárůst likvidity zpět na úroveň hodnoty L3 před krizí zaznamenala společnost Continental o rok později než odvětvový průměr.

2.4.4 Ukazatele zadluženosti a finanční struktury společnosti Continental

Podniková aktiva mohou být financována vlastním kapitálem, nebo závazky. Ukazatele měří rozsah, v jakém je firma financována cizími zdroji a její schopnost pokrýt své dlužní závazky.

Celková zadluženost měří podíl věřitelů na majetku podniku. Je základním ukazatelem věřitelského rizika. Počítá se podle vzorce 6.

$$\text{celková zadluženost} = \frac{\text{cizí zdroje}}{\text{aktiva}} \quad (6)^{28}$$

²⁸ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

Zadluženost vlastního kapitálu. Cizí zdroje by neměly být větší než vlastní zdroje, ale do hodnoty 150 % jde ještě o přijatelnou výši. Nad 200 % je skladba kapitálu velice riziková. Zadluženost vlastního kapitálu je možné vypočítat podle vzorce 7.

$$\text{zadluženost VK} = \frac{\text{cizí zdroje}}{\text{vlastní zdroje}} \quad (7)^{29}$$

Tabulka 11 shrnuje celkovou zadluženost společnosti Continental v letech 2006 až 2009.

Tab. 11 Celková zadluženost společnosti Continental

	2006	2007	2008	2009	2010
Celková zadluženost					
Cizí zdroje celkem (v mil. €)	6143,1	20881,5	19158,0	18987,5	18187,6
Aktiva (v mil. €)	10853,0	27737,6	24687,9	23049,2	24390,5
Zadluženost	56,60%	75,28%	77,60%	82,38%	74,57%
Zadluženost průměrně v odvětví	64,41%	63,55%	62,93%	59,57%	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

V roce 2006 došlo k nárůstu aktiv společnosti Continental o 2,813 % a poklesu cizích zdrojů o 9,03 % v porovnání s předchozím rokem 2005, což příznivě ovlivnilo celkovou zadluženost podniku. Průměrná zadluženost odvětví byla v tomto roce 64,41 %.

Celková zadluženost firmy v roce 2007 výrazně vzrostla díky akvizici společnosti Siemens VDO. Došlo k téměř trojnásobnému zvýšení aktiv, cizí zdroje vzrostly 3,4 krát. Tím došlo ke zvýšení celkové zadluženosti na 75,28 %. Průměrná zadluženost odvětví byla v roce 2007 63,55 %.

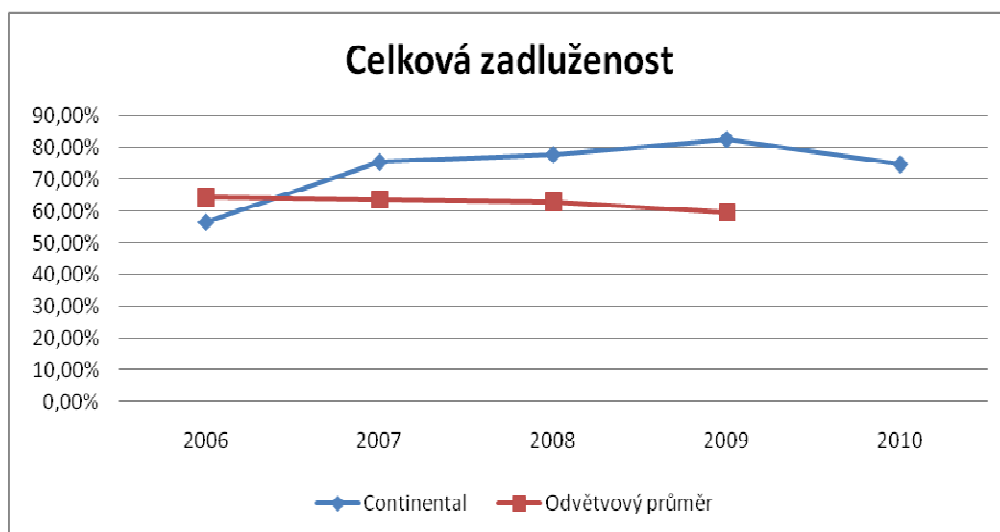
Celková zadluženost firmy v roce 2008 ještě mírně vzrostla díky dodatečným nákladům na začlenění nových závodů do společnosti Continental po akvizici Siemensu VDO. Průměrná zadluženost v odvětví poklesla o cca 0,6 % na 62,93 %.

²⁹ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

Celková zadluženost společnosti i v roce 2009 pokračuje v rostoucím trendu. Přestože celkové cizí zdroje Continentalu klesly, zadluženost stoupla díky poklesu aktiv společnosti. Continental se v tomto roce zbavuje neperspektivních divizí a prodává je konkurenci. Celková zadluženost v odvětví automobilového průmyslu mírně klesla.

V roce 2010 došlo ve společnosti Continental k redukci cizích zdrojů a k navýšení aktiv na druhé straně. Z tohoto důvodu došlo ke snížení zadluženosti společnosti.

Obrázek č. 13 zachycuje vývoj celkové zadluženosti společnosti Continental a odvětvového průměru.



Obr. 13 Vývoj celkové zadluženosti 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Celková zadluženost Continentalu od akvizice společnosti Siemens VDO v roce 2007 rostla. V období krize, kdy bylo žádoucí zadluženost snižovat, jako tomu bylo u průměrných podniků v odvětví, měla společnost Continental další výdaje spojené s optimalizací výroby a restrukturalizací v nových závodech. Společnost během let 2007 až 2009 prodávala neperspektivní závody, ale příjmy z prodeje těchto závodů zdaleka nepokryly výdaje spojené s dalšími převzatými podniky. Snížit zadluženost se společnosti Continental podařilo až v roce 2010, kdy došlo k oživení prodeje.

Výpočet zadluženosti vlastního kapitálu v letech 2006 až 2010 obsahuje tabulka 12.

Tab. 12 Zadluženost vlastního kapitálu společnosti Continental

	2006	2007	2008	2009	2010
Zadluženost VK					
Cizí zdroje celkem (v mil. €)	6143,1	20881,5	19158,0	18987,5	18187,6
Vlastní kapitál (v mil. €)	4709,9	6856,1	5529,9	4061,7	6202,9
Zadluženost VK	130,43%	304,57%	346,44%	467,48%	293,21%
Zadluženost VK průměrně v odvětví	128,00%	122,20%	124,84%	126,93%	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Zadluženost vlastního kapitálu společnosti Continental byla v roce 2006 nepatrně vyšší, než byla průměrná hodnota zadluženosti VK odvětví v tomto roce (128 %).

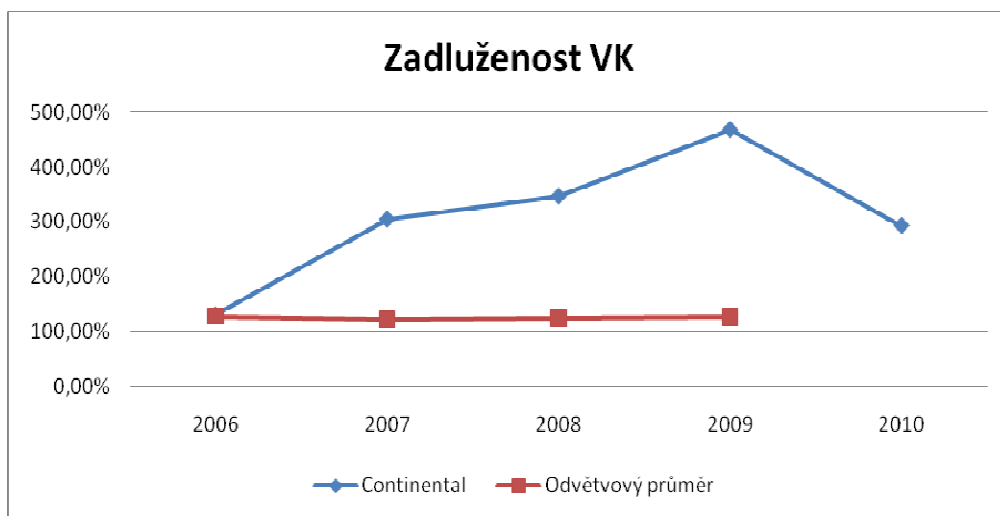
V roce 2007 došlo k výraznému navýšení cizích zdrojů společnosti Continental z důvodu akvizice společnosti Siemens VDO. Nárůst vlastního jmění nebyl tak radikální, což způsobilo, že výrazně narostla zadluženost vlastního kapitálu.

Continental se během roku 2008 zbavuje nevýdělečných divizí. Z tohoto důvodu dochází k poklesu vlastního kapitálu. Došlo i ke snížení cizích zdrojů, avšak menšímu než byl pokles vlastního jmění. Společnost musí investovat prostředky do nových závodů, které získala akvizicí.

V roce 2009 pokračuje trend z roku 2008, kdy dochází ke snižování vlastního kapitálu i cizích zdrojů. Snižování vlastního kapitálu je však výraznější a proto zadluženost vlastního kapitálu dál roste.

Zadluženost vlastního kapitálu v roce 2010 podstatně klesla díky jeho nárůstu při poklesu cizích zdrojů.

Obrázek č. 14 zachycuje nárůst zadluženosti vlastního kapitálu společnosti Continental a stagnaci zadluženosti VK odvětvového průměru.



Obr. 14 Vývoj zadluženosti vlastního kapitálu 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Zadluženost vlastního kapitálu, stejně jako celková zadluženost společnosti Continental, po akvizici Siemensu vzrostla. Zadluženost vlastního kapitálu roste ještě výrazněji než celková zadluženost, protože společnost Continental během krize redukovala vlastní kapitál. V roce 2010 došlo ke snížení zadluženosti vlastního kapitálu na úroveň roku 2007. Hodnota zadluženosti vlastního kapitálu se průměrně ve stejném odvětví pohybovala okolo 125%.

2.4.5 Ukazatele aktivity společnosti Continental

Měří efektivnost, s jakou firma řídí svá aktiva.

Doba obratu zásob. Ukazatel udává počet obrátek zásob za sledované období (obvykle jeden rok). Zájmem podniku je zvyšování počtu obrátek (tzn. zkracování doby obratu), což obvykle vede ke zvýšení zisku, respektive ke snižování potřebného kapitálu pro dosažení stejného zisku. Výpočet obratu zásob je možný podle vzorce 8.

$$\text{obrat zásob} = \frac{\text{tržby}}{\text{průměrný stav zásob}} \quad (8)^{30}$$

³⁰ JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, str. 70 - 71.

Doba obratu stálých aktiv. Ukazatel udává počet obrátek stálých aktiv za rok. Vypovídá o tom, jak efektivně podnik využívá budov, zařízení a jiných stálých aktiv. Jeho nízká hodnota svědčí o nízkém využití výrobní kapacity. Vzorec 9 je pro výpočet obratu stálých aktiv.

$$\text{obrat stálých aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{stálá aktivita}} \quad (9)^{31}$$

Doba obratu oběžných aktiv. Ukazatel udává počet obrátek oběžných aktiv za rok. Vypočítá se podle vzorce 10.

$$\text{obrat oběžných aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{oběžná aktiva}} \quad (10)^{32}$$

Doba obratu celkových aktiv – Ukazatel vztahuje celkový obrat k celkovým aktivům. Vypovídá o tom, kolik prostředků dokáže firma ročně vygenerovat ze zdrojů, které má k dispozici (kolik korun tržeb připadá na jednu korunu aktiv). Vypočítá se podle vzorce 11.

$$\text{obrat celkových aktiv} = \frac{\text{tržby}}{\text{aktiva celkem}} \quad (11)^{33}$$

Tabulka 13 znázorňuje, jaký byl obrat zásob společnosti Continental v letech 2006 až 2009.

³¹ ZIKMUND, M., Ukazatele aktivity [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.businessvize.cz/financni-analyza/ukazatele-aktivity>.

³² ZIKMUND, M., Ukazatele aktivity [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.businessvize.cz/financni-analyza/ukazatele-aktivity>.

³³ ZIKMUND, M., Ukazatele aktivity [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.businessvize.cz/financni-analyza/ukazatele-aktivity>.

Tab. 13 Obrat zásob společnosti Continental

Obrat zásob	2006	2007	2008	2009	2010
Tržby (v mil. €)	14887,0	16619,4	24238,7	20095,7	26046,9
Zásoby (v mil. €)	2076,0	2535,9	2570,5	2076,0	2637,8
Obrat zásob	7,17	6,55	9,43	9,68	9,87
Obrat zásob ve dnech	50,20	54,93	38,18	37,19	36,46
Obrat zásob průměrně v odvětví	15,90	15,20	14,34	16,20	
Obrat zásob ve dnech průměrně v odvětví	22,64	23,68	25,10	22,22	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

V roce 2006 se zásoby společnosti Continental obrátily jednou za 39 dní (9,32 krát za rok), což je více než dvojnásobná hodnota doby obratu zásob průměrného podniku působícího v automobilovém průmyslu. Tato doba je dosti závislá na firemní politice a sortimentu firmy.

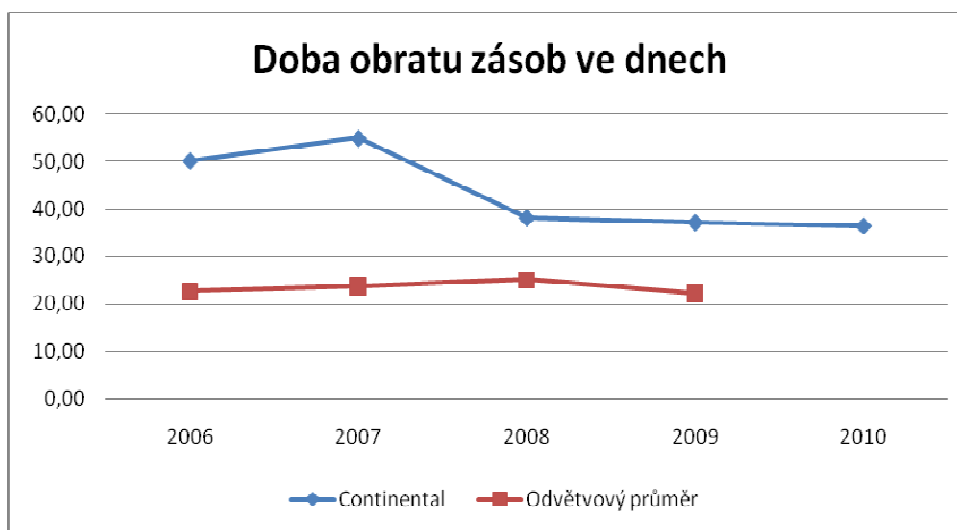
Doba obratu zásob ve dnech se v roce 2007 zvýšila jak u společnosti Continental, tak i u odvětvového průměru. Důvodem nárůstu hodnoty obratu zásob byl počátek celosvětové ekonomické krize. Rozdíl v obratu zásob mezi společnostmi Continental a průměrnou firmou v odvětví automobilového průmyslu se ještě zvýšil.

Díky velkému zvýšení tržeb v roce 2008 a stagnaci stavu zásob společnost Continental vykázala v roce 2008 výrazně příznivější hodnotu obratu zásob, zatímco odvětvový průměr zaznamenal prodloužení obratu zásob.

Díky celkovému útlumu ekonomiky v době finanční krize si společnost Continental v roce 2009 nedokázala udržet vysoké tržby z roku 2008. Pokles tržeb o téměř 4000 milionů byl ale kompenzován poklesem zásob a celková doba obratu zásob ve dnech klesla na 37,19 dne. Velký tlak na redukci zásob napříč odvětvím se projevil i u ostatních firem, proto průměrná doba obratu zásob ve dnech v odvětví výrazně klesla proti roku 2008 a vrátila se na úroveň hodnoty v letech 2006 a 2007.

V roce 2010 společnost Continental zaznamenala jak významný nárůst tržeb, tak i nárůst zásob. Nárůst tržeb byl však od roku 2009 významnější než nárůst zásob a doba obratu zásob proto klesla na 36,46 dne, čímž společnost dosáhla nejrychlejšího obratu zásob za sledované období.

Na obrázku č. 15 je porovnání vývoje obratu zásob Continentalu a průměrného obratu zásob dosaženého firmami působícími ve stejné oblasti v ČR.



Obr. 15 Vývoj obratu zásob 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Doba obratu zásob společnosti Continental je po celé sledované období vyšší než u průměrných podniků. Od roku 2007 roste obrátkovost zásob Continentalu a přibližuje se průměru.

Obrat stálých aktiv společnosti Continental v letech 2006 až 2009 znázorňuje tabulka 14.

Tab. 14 Obrat stálých aktiv společnosti Continental

Obrat stálých aktiv	2006	2007	2008	2009	2010
Tržby (v mil. €)	14887,0	16619,4	24238,7	20095,7	26046,9
Stálá aktiva (v mil. €)	5877,9	17383,9	16348,4	14724,6	14887,9
Obrat stálých aktiv	2,53	0,96	1,48	1,36	1,75
Obrat stálých aktiv průměrně v odvětví	2,19	2,72	2,64	2,83	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Hodnota stálých aktiv vzhledem k zisku byla v roce 2006 u společnosti Continental nižší než v průměrném podniku v odvětví. Tím pádem hodnota obrátu stálých aktiv byla v Continentalu nadprůměrná.

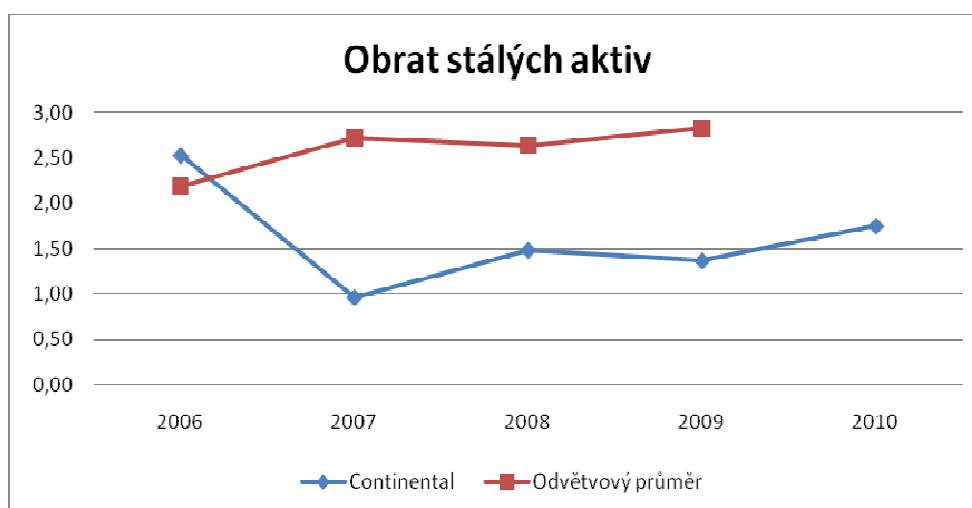
Výše stálých aktiv společnosti Continental v roce 2007 díky akvizici společnosti Siemens VDO výrazně stoupla. Dokonce hodnota stálých aktiv převýšila tržby společnosti v tomto roce. Z tohoto důvodu hodnota obrátu stálých aktiv výrazně klesla pod odvětvový průměr. Průměrné firmy v odvětví v roce 2007 zaznamenaly v tomto ukazateli růst.

Vyšší tržby v roce 2008 měly příznivý vliv na obrát stálých aktiv firmy. V porovnání s rokem 2007 zaznamenala společnost Continental nárůst hodnoty ukazatele, zatímco průměrné podniky v odvětví zaznamenaly pokles. Přesto však k hodnotě obrátkovosti aktiv průměrných podniků v ČR měla společnost Continental daleko.

Hodnota stálých aktiv stejně jako tržby v roce 2009 poklesla. Nebyl to však tak výrazný pokles jako u tržeb, a proto došlo i ke snížení ukazatele obrátu stálých aktiv. Tržby v roce 2009 pokrývají stálá aktiva 1,36 krát.

V roce 2010 došlo u společnosti Continental k významnému nárůstu tržeb v porovnání s předcházejícím rokem. Stálá aktiva zůstala na podobné úrovni jako v roce 2009, proto se společnost Continental v ukazateli obrátkovosti stálých aktiv zlepšila.

Obrázek č. 16 znázorňuje vývoj obrátu stálých aktiv ve sledovaném období.



Obr. 16 Vývoj obratu stálých aktiv 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Vzhledem k velkému nárůstu stálých aktiv společnosti Continental v roce 2007 došlo k propadu ukazatele hluboko pod průměrné hodnoty. V dalších letech docházelo k růstu tržeb a poklesu stálých aktiv. Z tohoto důvodu se podnik s hodnotou ukazatele o něco přiblížil k průměrné hodnotě v odvětví.

Obrátkovost oběžných aktiv společnosti Continental je vypočítána v následující tabulce.

Tab. 15 Obrat oběžných aktiv společnosti Continental

	2006	2007	2008	2009	2010
Obrat oběžných aktiv					
Tržby (v mil. €)	14887,0	16619,4	24238,7	20095,7	26046,9
Oběžná aktiva (v mil. €)	4975,1	10353,7	8339,5	8324,6	9502,6
Obrat oběžných aktiv	2,99	1,61	2,91	2,41	2,74
Obrat oběžných aktiv průměrně v odvětví	3,91	3,26	3,47	2,81	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Oběžná aktiva byla tržbami v roce 2006 pokryta 3 krát. Průměrná hodnota odvětví se pohybovala v roce 2006 kolem 4.

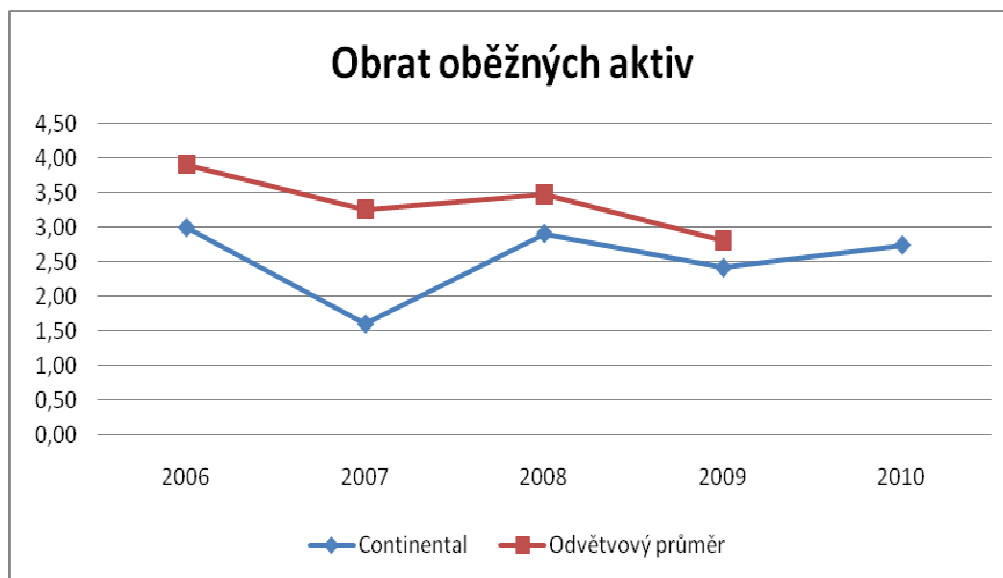
Velký nárůst oběžných aktiv v roce 2007 a malý nárůst tržeb způsobil snížení obratu oběžných aktiv. Ke snížení došlo i v rámci odvětvového průměru.

V ukazateli obratu oběžných aktiv zaznamenala v roce 2008 růst jak společnost Continental, tak i odvětvový průměr. Růst ukazatele u Continentalu byl však výraznější, čímž se společnost přiblížila průměrným hodnotám ukazatele v odvětví.

Pouze malý pokles oběžných aktiv vůči poklesu tržeb znamenal v roce 2009 pokles obratu oběžných aktiv. Ještě výraznější pokles ukazatele byl patrný v průměrných hodnotách odvětví. Průměrná hodnota obratu oběžných aktiv v odvětví byla pro rok 2009 2,81.

V roce 2010 došlo ve společnosti Continental k významnějšímu růstu tržeb, než byl růst oběžných aktiv. Z tohoto důvodu došlo k růstu ukazatele a oběžná aktiva byla v roce 2010 pokryta tržbami 2,74 krát.

Na obrázku č. 17 je vývoj obratu oběžných aktiv firmy a průměrných hodnot v odvětví.



Obr. 17 Vývoj obratu oběžných aktiv 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Vývoj obrátu oběžných aktiv Continentalu kopíroval trend odvětvového průměru. V roce 2007 došlo k nárůstu oběžných aktiv Continentalu a tím k hlubšímu propadu hodnoty ukazatele. V dalším období se společnost Continental přiblížila průměru v odvětví.

Obrátkovost celkových aktiv společnosti Continental zachycuje tabulka 16.

Tab. 16 Obrat celkových aktiv společnosti Continental

	2006	2007	2008	2009	2010
Obrat celkových aktiv					
Tržby (v mil. €)	14887,0	16619,4	24238,7	20095,7	26046,9
Aktiva celkem (v mil. €)	10853,0	27737,6	24687,9	23049,2	24390,5
Obrat celkových aktiv	1,37	0,60	0,98	0,87	1,07
Obrat celkových aktiv průměrně v odvětví	1,68	1,49	1,50	1,41	

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Roční tržby společnosti Continental v roce 2006 pokryly celková aktiva 1,37 krát. Ukazatel charakterizuje intenzitu využívání aktiv. U firem v odvětvích s vysokou kapitálovou náročností je ukazatel obrátu celkových aktiv nižší. Hodnota 1,37 je v rámci odvětvového průměru.

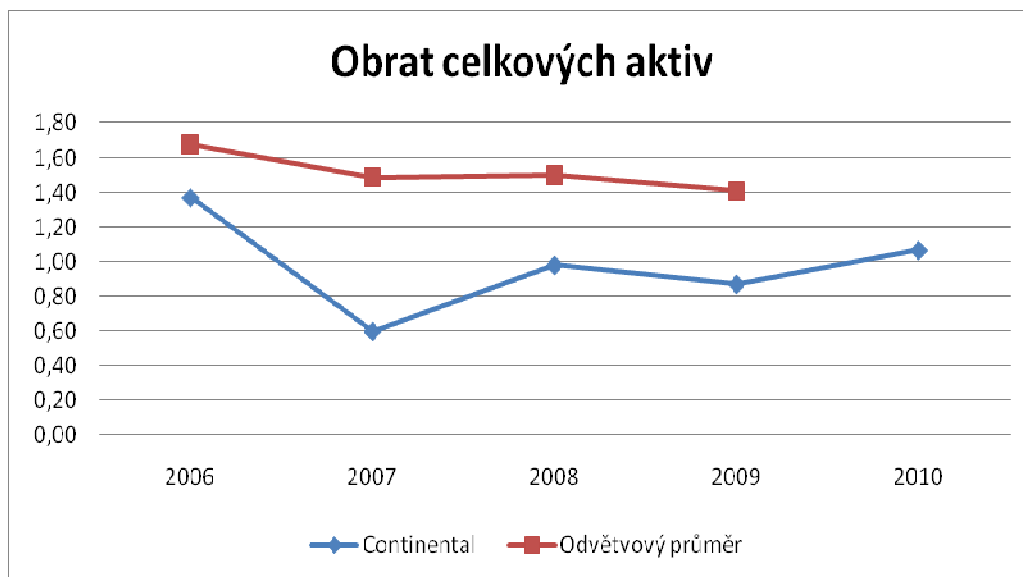
V obrátu celkových aktiv zaznamenala společnost Continental v roce 2007 pokles stejně jako průměrné podniky v odvětví. Hodnota obrátu celkových aktiv u průměrného podniku v odvětví byla v roce 2007 1,49.

Obrat celkových aktiv vzrostl v roce 2008 jak u společnosti Continental, tak průměrně v odvětví. Společnost Continental zaznamenala více než třetinový nárůst obrátu celkových aktiv, průměrně v odvětví vzrostl ukazatel o necelé 1 procento.

Výrazný pokles tržeb v roce 2009 znamenal pro společnost Continental pokles obrátu celkových aktiv. Pokles zaznamenaly i ostatní podniky pohybující se ve stejném odvětví.

V roce 2010 došlo k výraznějšímu nárůstu tržeb, než byl nárůst celkových aktiv, proto společnost Continental zaznamenala nárůst v ukazateli obrátu celkových aktiv.

Vývoj obratu celkových aktiv firmy a odvětvového průměru je znázorněn na následujícím obrázku.

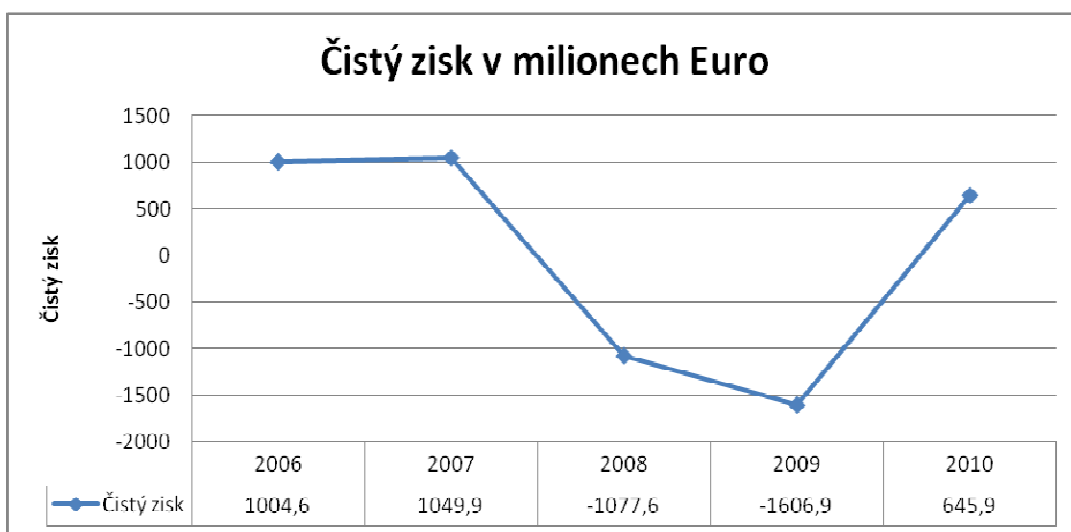


Obr. 18 Vývoj obratu celkových aktiv 2006 – 2010

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva, data z MPO

Obrat všech složek aktiv má po sledované období u společnosti Continental podobný trend. Nejprve pokles v roce 2007, růst do roku 2008, následně pokles v roce 2009 a růst v roce 2010. Největší propad ve všech ukazatelích obratu aktiv zaznamenala společnost Continental po akvizici Siemensu VDO. V případě, že by nedošlo v roce 2007 k akvizici Siemensu VDO, mohli bychom pravděpodobně očekávat podobný trend vývoje jako u odvětvového průměru.

Obrázek 19 znázorňuje vývoj čistého zisku společnosti Continental od roku 2006, kdy nejprve došlo k nárůstu zisku v roce 2007 a následně po začátku světové finanční krize k propadu do záporných hodnot.



Obr. 19 Čistý zisk v milionech €

Zdroj: Interní data firmy, výroční zpráva

Z grafu je patrný značný pokles čistého zisku po propuknutí celosvětové finanční krize v automobilovém průmyslu. Již v roce 2007 je čistý zisk nižší než firmou plánovaný, jak uvádí výroční zpráva firmy. Akvizicí společnosti Siemens VDO v roce 2007 společnost Continental výrazně rozšířila svoje portfolio a konkurenceschopnost, ale bohužel akvizice nepřišla ve vhodnou dobu a finanční výsledky let 2008 a 2009 jí byly velmi ovlivněny. Během roku 2007 se již začala projevovat finanční krize poklesem odběrů hlavních zákazníků, proto společnost Continental nedokázala dosáhnout plánovaného čistého zisku pro tento rok (1500 mil. €). Následující roky 2008 a 2009 se Continentalu rovněž nepodařilo splnit roční cíle. Po rozšíření společnosti se očekávaly vyšší prodeje nově začleněných podniků i stávající produkce.

2.4.6 Bankrotní a bonitní modely

Bankrotní a bonitní modely jsou systémy výpočtů, které pomocí poměrových ukazatelů dokáží posoudit finanční zdraví firmy. Někdy se nazývají také predikční modely, jelikož dokáží odhalit slabé stránky analyzované společnosti a včas varují před případným pozdějším úpadkem. Jedná se o specifické modely, jejichž úkolem je vyjádřit stav finanční situace a výkonnosti podniku jedním číslem. Důvodem vzniku těchto modelů byla snaha o

včasné rozpoznání finanční nestability podniku, odhalení její příčiny a včasné stanovení kroků vedoucích k zlepšení finanční situace podniku. Modely jsou založeny na zjištění, že v podnicích před úpadkem nebo v ohrožení, dochází k jistým společným anomáliím a vývoji. Výsledky těchto modelů jsou důležitou informací pro investory a v současné době již existuje mnoho ratingových agentur, které se zabývají posuzováním finančního zdraví podniků. Těchto modelů existuje řada a ratingové agentury většinou používají vlastní analýzy a postupy, které nezveřejňují a chrání si je jako své know-how.

Modely se dělí do dvou skupin podle toho, s jakými daty pracují a jakou informaci o podniku podávají. Bankrotní modely pracují se skutečnými údaji a vychází z předpokladu, že v podniku před bankrotem dochází k odlišnému vývoji, než u zdravé firmy. Hodnotí pravděpodobnost bankrotu firmy. Bonitní modely se snaží hodnotit, zda si podnik vede dobře nebo špatně a předpovídají možnost zhoršení jejich situace. Jsou založeny na teoretických poznatcích o firmě a srovnávání firmy s konkurencí v rámci odvětví.

Pro posouzení finančního zdraví společnosti Continental byly vybrány bankrotní modely Altmanovo Z-score a Tafflerův bankrotní model.³⁴

Altmanovo Z-score

Tento model, vytvořený ekonomem Edwardem Altmanem, používá 5 nejdůležitějších poměrových ukazatelů k vytvoření indexu, který dává informaci o tom, jestli se firma během následujících dvou let může dostat do vážných finančních problémů. Altman vytvořil model tak, že na základě statistické analýzy firem určil 5 poměrových ukazatelů, které po vynásobení určitou konstantou a sečtení dávají dohromady index vypovídající o zdraví podniku. Tento index se nazývá Z-score, nebo také index důvěryhodnosti. Altmanův vzorec je postavený na množství aktiv firmy, kapitálu, tržbách a tržní hodnotě firmy.³⁵

$$Z = 1,2x_1 + 1,4x_2 + 3,3x_3 + 0,6x_4 + 1,0x_5 \quad (12)^{36}$$

³⁴ DLUHOŠOVÁ, D., Finanční řízení a rozhodování podniku, Praha: Ekopress, 2006, str. 91-92.

³⁵ KRANTZ, M., The Altman Z-Score: A tool to predict financial trouble [online]. [cit. 2011-03-26], dostupné z WWW: http://www.usatoday.com/money/perfi/columnist/krantz/2010-07-13-z-score-rite-aid_N.htm.

³⁶ DLUHOŠOVÁ, D., Finanční řízení a rozhodování podniku, Praha: Ekopress, 2006, str. 92.

Kde: x_1 je čistý pracovní kapitál / aktiva celkem
 x_2 jsou zadržené výděvky / aktiva celkem
 x_3 je EBIT / aktiva celkem
 x_4 tržní hodnota vlastního kapitálu / dluh
 x_5 jsou tržby / aktiva celkem

Čím vyšší je vypočítaný index Z, tím je podnik finančně stabilnější a důvěryhodnější. Altman hodnotí podniky s indexem vyšším než 2,99 jako finančně stabilní. U těchto podniků se v příštích dvou letech neočekávají žádné finanční potíže. Podniky s indexem pohybujícím se v rozmezí 1,81 až 2,99 jsou podle Altmana v tzv. „šedé zóně.“ U těchto podniků nelze odhadnout budoucí vývoj. Podniky s hodnotou indexu nižší než 1,81 vykazují finanční potíže a je u nich vyšší riziko bankrotu.³⁷

Tab. 17 Z-score společnosti Continental AG

Altmanovo Z-score	2006	2007	2008	2009	2010
x_1	0,09	0,04	0,02	-0,12	0,04
x_2	0,03	0,01	-0,01	-0,04	0,00
x_3	0,15	0,06	-0,01	-0,05	0,08
x_4	0,77	0,33	0,29	0,21	0,34
x_5	1,37	0,60	0,97	0,87	1,07
Altmanovo Z-score	2,47	1,06	1,11	0,65	1,59

Podle hodnoty Altmanova indexu se společnost Continental již v roce 2006 pohybovala v „šedé zóně“. Přesto však vedení společnosti přikročilo v roce 2007 k akvizici společnosti Siemens VDO a Continental se během let 2007 až 2009 dostal mezi nedůvěryhodné podniky s finančními potížemi. V roce 2010 sice společnost v Altmanově hodnocení stoupla, přesto však zůstala mezi ohroženými podniky. Podobný závěr lze vyvodit již z výše uvedených poměrových ukazatelů. Společnost v letech 2007 - 2009 procházela těžkým obdobím, způsobeným celosvětovou finanční krizí a v nevhodný čas provedenou významnou investicí.

³⁷ DLUHOŠOVÁ, D., Finanční řízení a rozhodování podniku, Praha: Ekopress, 2006, str. 92.

Tafflerův model

Tafflerův model je založen na ukazatelích odrážejících klíčové charakteristiky platební neschopnosti společnosti.

$$Z_r = 0,53x_1 + 0,13x_2 + 0,18x_3 + 0,16x_4 \quad (13)^{38}$$

Kde: x_1 EBIT / krátkodobé závazky

x_2 Oběžná aktiva / závazky celkem

x_3 Krátkodobé závazky / aktiva celkem

x_4 Tržby celkem / aktiva celkem

Tab. 18 Tafflerovo Z-score

Tafflerův model	2006	2007	2008	2009	2010
x1	0,25	0,18	-0,04	-0,09	0,23
x2	0,81	0,50	0,44	0,44	0,52
x3	0,37	0,33	0,32	0,48	0,35
x4	0,09	0,04	-0,04	-0,07	1,07
Tafflerovo Z-score	0,85	0,76	0,62	0,59	0,95

Taffler hodnotí podniky se $Z > 0,3$ jako podniky s malou pravděpodobností bankrotu a podniky se $Z < 0,2$ jako rizikové. Společnost Continental se sice podle vyhodnocení tohoto modelu neřadí mezi podniky s vyšší pravděpodobností bankrotu, přesto je zde vidět klesající trend hodnoty ukazatele v letech 2006 – 2009.

2.4.7 Shrnutí

Společnost Continental zasáhla celosvětová finanční krize významným způsobem. Společnost zaznamenala hlubší propad většiny ukazatelů než jiné podniky pohybující se ve stejném odvětví. Hlavním důvodem byla největší akvizice v historii společnosti Continental – akvizice Siemensu VDO, která nepřišla ve vhodnou dobu. V roce 2006 společnost Continental vykazovala v rámci odvětví nadprůměrné výsledky a od koupě

³⁸ DLUHOŠOVÁ, D., Finanční řízení a rozhodování podniku, Praha: Ekopress, 2006, str. 92.

Siemensu VDO v roce 2007 zaznamenala hluboké propady ve všech sledovaných ukazatelích. V době krize došlo k radikálnímu poklesu odbytu veškeré produkce firmy, nově koupené podniky nevykázaly zisk, s jakým se počítalo, navíc bylo potřeba investovat další prostředky do nových podniků a zároveň potřeboval Continental splácet závazky plynoucí z této velké investice. Z nepříznivé situace se Continental snažil dostat různými úspornými opatřeními jako například omezením pracovní doby výrobních dělníků i technicko-hospodářských pracovníků s náhradou mzdy 60%, propuštěním nadbytečných pracovníků, omezením výdajů na služební cesty a drahé přepravy zboží, redukcí zásob a sledováním stavu zásob, zrušením ročních prémie a bonusových programů atd. Společnosti se touto úspornou politikou podařilo dostat se z problémů a během roku 2010 od těchto striktních opatření začala upouštět, odbyt začal narůstat a vyhlídky na příští roky vypadají příznivěji. Otázkou je, zda by společnost nepřečkala krizi daleko snadněji, kdyby v roce 2007 k akvizici Siemensu VDO nedošlo, nebo kdyby Continental koupil Siemens až v průběhu krize, kdy by byla jeho hodnota podstatně nižší. Společnost Siemens se snažila zbavit své divize VDO, která příliš nezapadala do výrobního portfolia společnosti a nebyla příliš výdělečná již před krizí, proto se dá předpokládat, že v období krize a nižšího odbytu by byla tato snaha ještě významnější. Podle vývoje finanční situace v době krize nebyla investice do Siemensu VDO v době před krizí příliš šťastná. Kdyby Continental investoval peníze jinak, nebo s akvizicí rok počkal, bylo by to pro společnost výhodnější.

3. Continental Automotive Czech Republic s.r.o.

Kapitola 3 se zabývá pobočkami nadnárodní společnosti Continental v České Republice. Do roku 2007 byla v České Republice společnost Continental zastoupena pouze dvěma závody vyrábějícími pneumatiky (Continental Jičín a Otrokovice). Akvizicí Siemensu VDO se zastoupení firmy v České Republice rozrostlo o další 4 výrobní lokace, které pod novým majitelem pokračují v původní výrobě pouze s drobnými změnami. Výroba některých produktů se přesunula do Německa z důvodu lepších technických podmínek nebo možnosti být blíže cílovému zákazníkovi, výroba jiných produktů se zase z obdobných důvodů transferovala do Čech. Kromě změn ve výrobě se v podnicích bývalého Siemensu VDO po akvizici změnilo vedení podniků, do kterého si Continental dosadil vlastní zaměstnance, firemní politika a pravidla, firemní barvy a organizační struktura. Do nově začleněných podniků Continentalu byli vysíláni zkušení pracovníci z podniků vyrábějících podobnou produkci, aby pomohli s optimalizací výroby a odstraněním slabých míst. Tyto akce byly pro Continental z počátku velmi nákladné, ale pro podniky bývalého Siemensu VDO přínosné.

Continental Adršpach

Závod v Adršpachu se od roku 1910 začal zabývat textilním průmyslem. V roce 1969 došlo k největší restrukturalizaci v historii podniku. V tomto roce se Adršpach stal dodavatelem do automobilového průmyslu. Závod neustále rozšiřoval výrobu. Později přešel pod majitele Siemens VDO a následně Continental. Dnes má závod 624 zaměstnanců a zabývá se výrobou trysek, čerpadel a hadicových systémů pro ostřikovače skla nebo světel automobilů. Dále se v Adršpachu vyrábí ručičky ukazatelů na přístrojové desce a ložisková víka. Continental Adršpach patří do divize podvozek a bezpečnost. Mezi hlavní zákazníky firmy patří VW, Audi, PSA, Volvo, Ford, Porsche, Škoda, GM, Opel a Nissan.

Continental Brandýs nad Labem

Continental Brandýs je podstatně mladší podnik než Adršpach. Výrobu zde začala firma VDO Česká Republika s.r.o. v roce 1990, později se podnik stal součástí Siemensu VDO a v roce 2007 Continentalu. Dnes závod spadá pod divizi Interiér a zabývá se výrobou autorádií, navigací, ovládacích panelů topení a klimatizace a palubních ukazatelů. Hlavními odběrateli produkce z Brandýsa jsou Seat, Audi, Škoda, VW, PSA, Renault, Opel, Suzuki a Land Rover.

Continental Frenštát pod Radhoštěm

Start výroby ve Frenštátu p./R. se datuje na květen 1995. Podnik postupně stavěl nové výrobní haly a rozšiřoval portfolio svých výrobků. V roce 2001 byl závod převzat společností Siemens VDO a později v roce 2007 Continentalem. Dnes má Continental Frenštát 2213 zaměstnanců a je největší a nejúspěšnější z Continentalů v ČR. Část výroby ve Frenštátě spadá pod divizi Podvozek & Bezpečnost – ovladače okének, bezklíčové ovládání vozidla, senzory zavření dveří atd. Do divize „Pohon“ spadají senzory teploty, tlaku, rychlosti, motorová elektronika aj. Mezi hlavní zákazníky Continentalu Frenštát pod Radhoštěm patří Seat, Audi, Škoda, VW, Alfa Romeo, Scania, Fiat, Porsche, Mazda, Saab, Chevrolet a Renault.

3.1 Continental Trutnov

Závod firmy Continental v Trutnově leží na kraji města v průmyslové zóně Volanov od roku 2001, kdy zde firma Infineon postavila výrobní haly. Firma Infineon se zde zabývala výrobou mikroelektroniky.

V roce 2006 firmu Infineon převzal Siemens VDO a zahájil zde výrobu pro automobilový průmysl. V závodě vznikly tři nezávislé divize vyrábějící různou produkci.

Divizi MD (Motor Drives), zabývající se výrobou motorků okének, ABS a dalších, prodala firma Continental po převzetí Siemensu VDO firmě Brose. Další divizí je ES (Engine Systems), která se zabývá výrobou vysokotlakých pump. Pro tuto divizi byla v roce 2008

postavena nová hala. Poslední divizí je S&A (Sensors & Actuators), kde jsou vyráběny emisní ventily.

Po převzetí prostor firmou Siemens VDO se v Trutnově rozjela stávající výroba emisních ventilů pro automobily v divizi S&A. Později v roce 2007 byla transferována divize zabývající se výrobou emisních ventilů z Frenštátu pod Radhoštěm do Trutnova. Od tohoto velkého rozšíření výroby po transferu z Frenštátu došlo ještě ke dvěma rozšířením výroby divize S&A v podobě tří nových výrobních linek. V současné době výrobní linky převezené z Frenštátu a původní linky Siemensu VDO slouží především pro výrobu náhradních dílů a prodeje firmy stojí především na produkci nových typů emisních ventilů z linek postavených po roce 2008.

3.1.1 Historie závodu

V následující tabulce 14 je shrnuta historie závodu Continental Trutnov.

Tab. 19 Historie Continentalu Trutnov

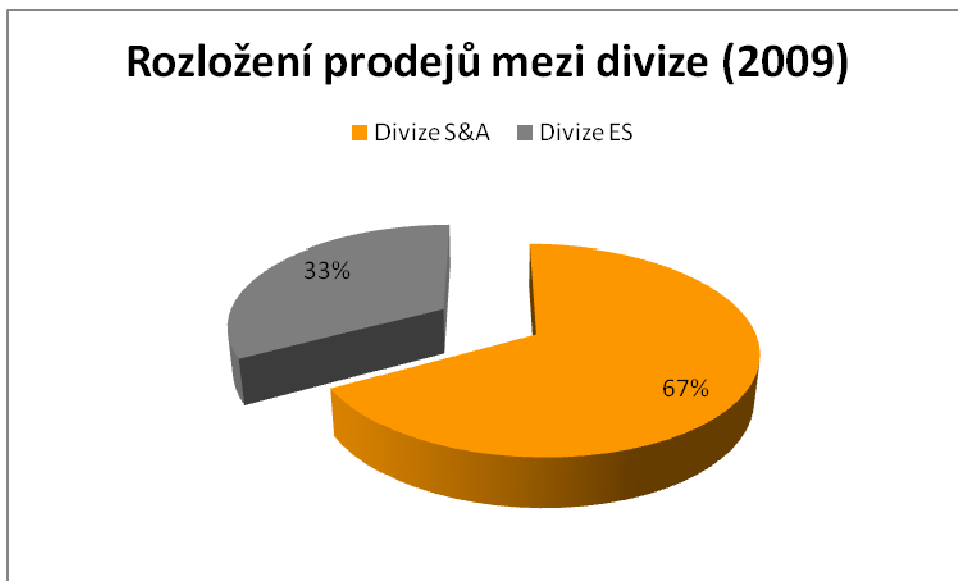
1942	Společnost AEG otvírá v Trutnově závod na výrobu elektronických komponent
1956	ZPA Trutnov přebírá výrobu AEG
1993	Privatizace ZPA – jedna z divizí prodána společnosti ABB, další Siemensu, ZPA funguje dále jako soukromá společnost
1999	Divize optických vláken společnosti Siemens přebírá spol. Infineon, nová hala Siemensu A&D
2001	Infineon staví nové výrobní haly
2006	Siemens VDO přebírá Infineon
2007	Transfer části výroby Siemensu VDO z Frenštátu pod Radhoštěm do Trutnova
2007	Continental kupuje Siemens VDO
2008	Dokončena stavba nové haly a přesun divize Engine Systems do nových prostor

Zdroj: Interní data firmy

3.1.2 Dnešní podoba Continentalu Trutnov

Firma Continental Automotive Trutnov má 404 zaměstnanců a dělí se na dvě výrobní divize. První z nich, v práci analyzovaná, se zabývá výrobou emisních ventilů. Druhá divize vyrábí vysokotlaké motorové pumpy. Přestože se jedná o jednu firmu, obě tyto divize vystupují samostatně a i svoje finanční výsledky vyhodnocují zvlášť. Třetí divize „Motor drives“, původně též patřící společnosti Continental, byla během roku 2008 prodána společnosti Brose.

Na obrázku č. 20 jsou znázorněny podíly prodejů jednotlivých divizí Continentalu Trutnov



Obr. 20 Rozložení prodejů Continentalu Trutnov mezi divize

Zdroj: Interní data firmy

Divize S&A je historicky starší a také prodejově významnější divizí v Continentalu Trutnov. Divize ES se rozšířila do nových prostor a postupně by měla nabývat na významu.

Divize S&A

Divize motorových senzorů a aktuátorů vznikla v Trutnově v roce 2007 transferem části výroby z Frenštátu pod Radhoštěm. Další linka byla přivezena z Německa. Divize se zabývá výrobou emisních ventilů a motorových aktuátorů a ve společnosti Continental spadá pod segment Powertrain. S&A je montážním závodem. To znamená, že nakupuje jednotlivé komponenty od dodavatelů a výstupem je emisní ventil (případně aktuátor). Klíčové procesy montáže jsou laserové svařování, lisování, automatické šroubování a testování.

Výroba

V divizi S&A se vyrábí emisní ventily a motorové aktuátory od roku 2006, kdy firmu Infineon převzal Siemens VDO. Nejdříve se jednalo o okrajovou divizi, později v roce 2007 po transferu výroby z Frenštátu pod Radhoštěm nabyla na významu. Transferovány byly výrobní linky ECV1 a G9U modul, ze kterých firma měla těžit do roku 2010, a později měl význam těchto linek upadat. V letech 2008 a 2009 byly postaveny v Trutnově tři nové linky, jejichž význam má růst s poklesem vyráběného množství na lince ECV1. Bohužel nárůst výroby na nových linkách NG2, F1C a ECV3 byl již poznamenán začínající krizí.

Emisní ventily

Emisní ventil slouží k recirkulaci výfukových plynů. Díky recirkulaci spalin se šetří palivo vozidla a zároveň životní prostředí. Stále vyšší důraz na spotřebu vozidla a zpřísňující se emisní limity nutí výrobce automobilů klást důraz na maximální využití paliva a redukci škodlivin ve spalínách. Cílem Evropských emisních standardů je redukce obsahu oxidů dusíku (NOx), uhlovodíků (HC), oxidu uhelnatého (CO) a pevných částic (PM) v emisích. V Trutnově se vyrábí tři generace emisních ventilů. Poslední z nich plní nejnovější evropské emisní normy. Hlavní odběratelé emisních ventilů jsou VW group, Daimler, FPT, Hyundai, Renault a Nissan.

Motorové aktuátory

Obecně motorové aktuátory slouží k mechanické aktivaci jiného členu na základě příkazu z řídicí jednotky automobilu. Aktuátory NG2 vyráběné v Trutnově slouží k ovládání geometrie lopatek rozváděcího kola u turbodmychadla. V Trutnově se vyrábí dva typy těchto aktuátorů. Tzv. Smart a Non-smart aktuátory. Smart aktuátory komunikují s řídicí jednotkou minimálně. Součástí aktuátoru je vlastní vyhodnocovací elektronika. Non-smart aktuátory se řídí pouze příkazy z řídicí jednotky. Nemají vlastní vyhodnocovací elektroniku. Tyto aktuátory jsou vyráběny na lince NG2. Produkce z linky NG2 je prodávána Mitsubishi, Borg Warneru a IHI.

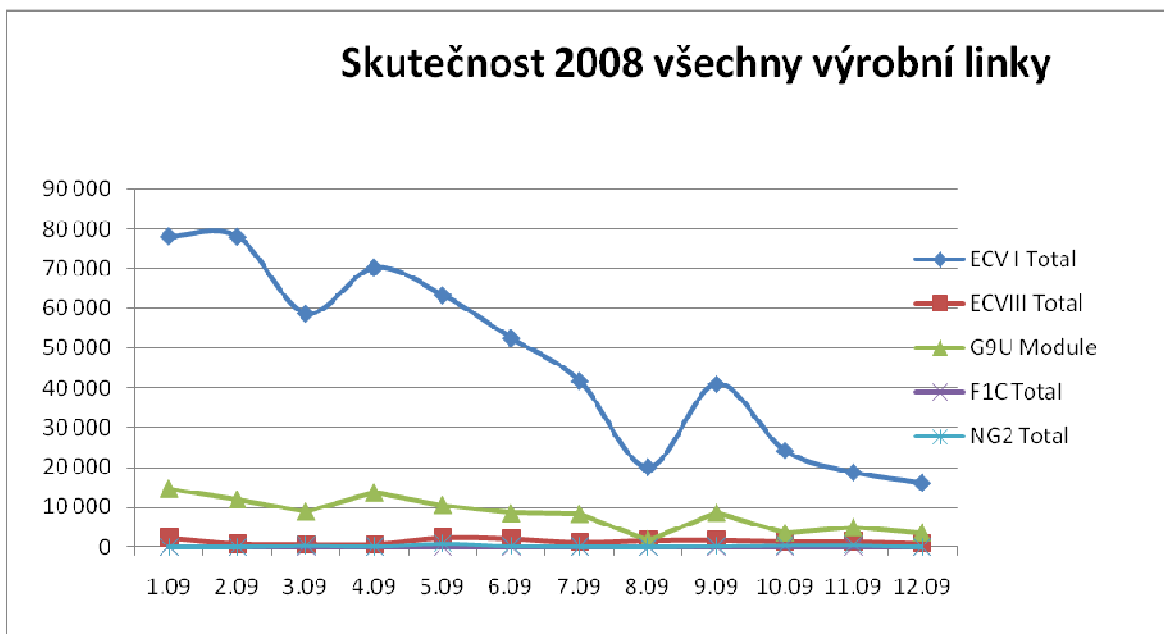
3.1.3 Dopady finanční krize na Continental Trutnov

Pro demonstrování dopadů finanční krize na podnik v Trutnově byl zvolen jako hlavní ukazatel vývoj prodejů jednotlivých výrobků, který nejlépe znázorňuje pokles výroby. Skutečné prodeje jednotlivých let byly srovnávány s plánovanými prodeji, které jsou sestavovány na základě smluv a odvolávek od zákazníků. Každý rok jsou s jednotlivými zákazníky komunikována předpokládaná měsíční množství výrobků. Pokud zákazník neodebere smluvně dohodnuté množství, platí jednorázové sankce, nebo dojde ke zdražení dílu. To samé bohužel platí pro Continental, který má smlouvu s dodavateli jednotlivých komponent pro výrobu. V době krize sice získala firma kompenzace od zákazníků za nedodržení dohodnutých množství, na druhé straně však zaplatila sankce svým dodavatelům, od kterých neodebrala nasmlouvaná množství jednotlivých komponent.

Prodeje 2008

Na rok 2008 ještě nebyl sestavován měsíční plán prodejů produkce z jednotlivých linek. Začal se sestavovat až po převzetí Siemensu VDO firmou Continental na konci roku 2007. Proto jsou pro rok 2008 uvedena pouze skutečná prodaná množství produkce z jednotlivých výrobních linek.

Firma Continental zaznamenala v roce 2008 propad prodejů produkce ze všech výrobních linek. Respektive počty prodaných kusů z nových výrobních linek ECV3, F1C a NG2 se pohybovaly celý rok kolem stejných hodnot, ale očekával se nárůst této produkce. Na obrázku 21 je znázorněn propad prodejů produkce z ECV1 linky a minimální množství vyrobená na nových výrobních linkách.



Obr. 21 Prodeje firmy Continental v roce 2008

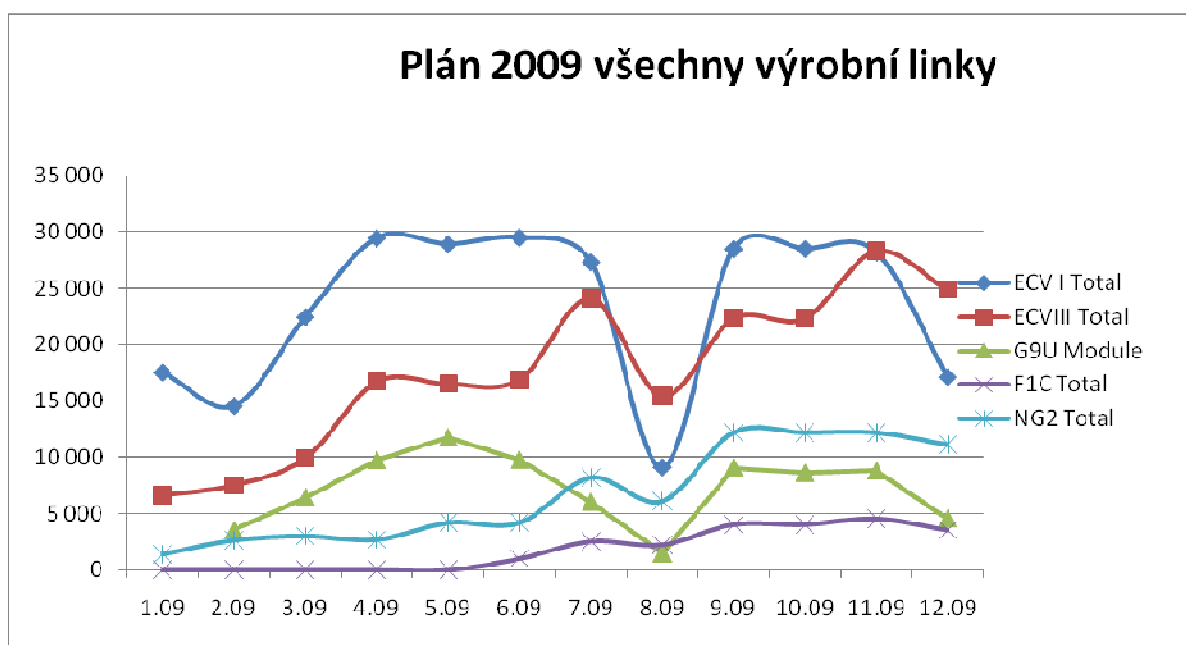
Zdroj: Interní data firmy

Obrázek č. 21 znázorňuje skutečné prodeje za rok 2008 z jednotlivých výrobních linek trutnovského závodu. Vodorovná osa znázorňuje měsíce roku 2008, svislá potom počty prodaných kusů z jednotlivých linek. Na obrázku je vidět postupný pokles výroby na lince ECV I a G9U Module a zatím malá množství prodaných kusů z nových linek NG2 a ECVIII a F1C. Výrobky z těchto nových linek přešly v roce 2008 do sériové výroby a očekával se postupný nárůst prodejů. Především prodeje produkce z nových linek zůstaly hodně za očekáváním. Krize v automobilovém průmyslu přibrzdila prodej nových aut, do kterých tyto součástky vstupují. Na rozdíl od produkce z nových linek, produkce ze starších linek byla prodávána nejen do nových automobilů, ale i na náhradní díly.

Menší prodané množství se podepsalo na výši příjmů z prodané produkce. Skutečné příjmy dosažené firmou Continental Trutnov byly o 10 milionů Eur nižší, než příjmy plánované na rok 2008 podle zákaznických výhledů. V tomto roce se již projevila finanční krize v automobilovém průmyslu, poklesla poptávka po nových vozech a s ní i poptávka výrobců automobilů po jednotlivých komponentech. Rozdíl mezi plánem a skutečnými příjmy nebyl v tomto roce tak výrazný jako v následujícím roce 2009.

Prodeje 2009

Na rok 2009 již byl vytvořen měsíční plán prodejů na základě domluvených odběrů produkce jednotlivými zákazníky. Tento plán prodejů produkce z jednotlivých linek je na obrázku 22. V roce 2008 se již projevila ekonomická krize v automobilovém průmyslu, ale nevědělo se, jak se bude vyvíjet dál. Proto plánovaná produkce firmy na rok 2009 byla celkem optimistická. Plánované příjmy z prodeje za rok 2009 se měly dostat k hranici 55 000 000 €. Nečekával se tedy velký pokles příjmů z prodeje v porovnání s rokem 2008. Realita však byla nakonec jiná.



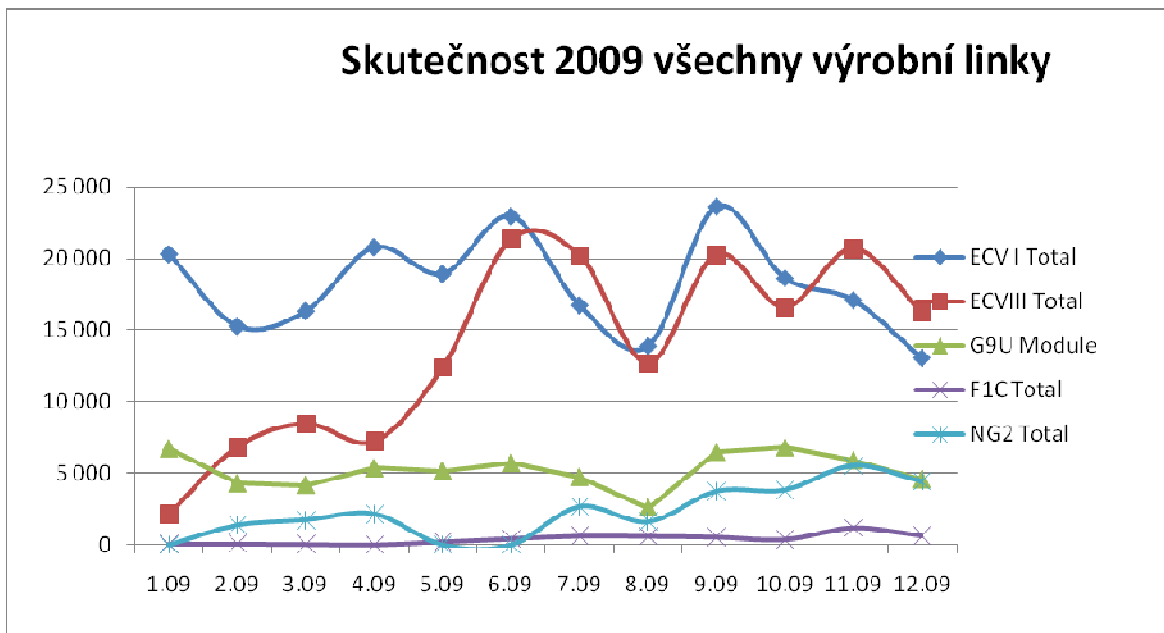
Obr. 22 Plán prodejů v roce 2009

Zdroj: Interní data firmy

Obrázek č. 22 znázorňuje plánované prodeje na rok 2009 z jednotlivých výrobních linek trutnovského závodu. Na vodorovné ose jsou jednotlivé měsíce roku 2009, na svislé potom počty prodaných kusů z jednotlivých linek. Pokles prodejů v 7. a 8. měsíci roku je způsoben obdobím dovolených zaměstnanců.

Na obrázku č. 23 jsou skutečná prodaná množství produkce za rok 2009. Největší rozdíl v porovnání s plánem a také největší podíl na nízkých příjmech z prodejů je patrný opět u

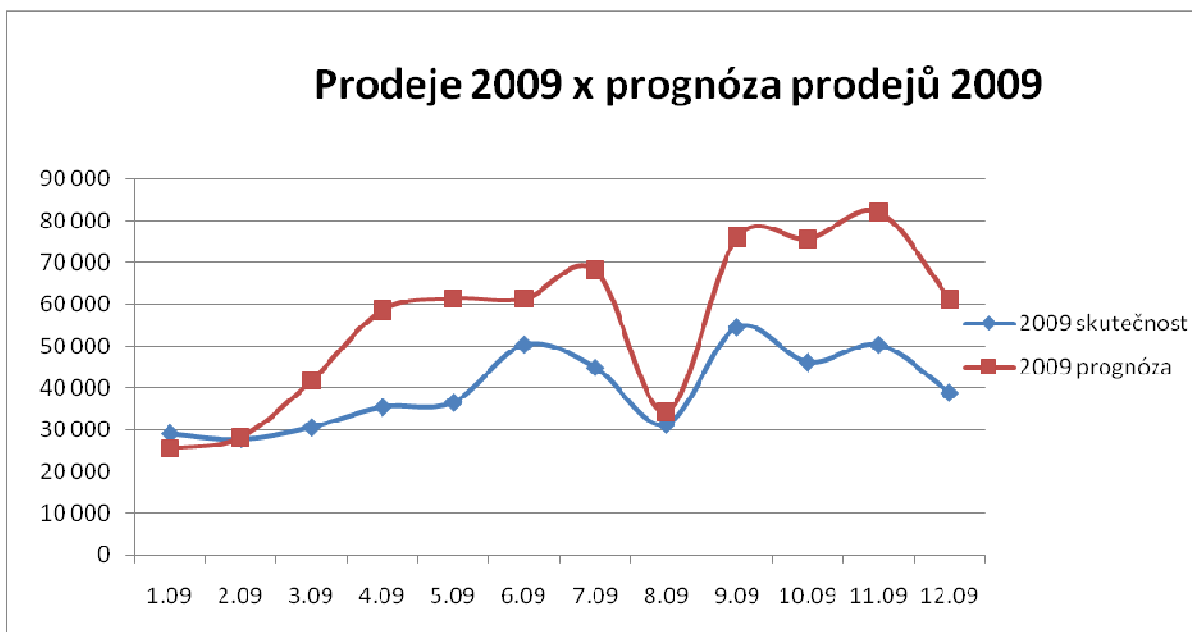
nových produktů z linek NG2, ECV3 a F1C. Jedná se o velké produkty, na kterých firma Continental má největší marži, proto nesplnění plánu odběrů této produkce významně poznamenalo příjmy roku 2009.



Obr. 23 Prodeje firmy Continental v roce 2009

Zdroj: Interní data firmy

Obrázek 23 znázorňuje skutečné prodeje za rok 2009. Patrný je celkový pokles výroby na všech linkách. V roce 2009 došlo v Continentalu z důvodu poklesu odbytu k propuštění části výrobních dělníků a omezení výroby na čtyři dny v týdnu. Do tohoto omezení fungoval ve firmě nepřetržitý provoz sedm dní v týdnu. Na následujícím obrázku č. 24 je zjevný rozdíl mezi plánovanými a skutečnými prodeji firmy v roce 2009.



Obr. 24 Porovnání skutečně prodaných kusů a plánovaných prodejů firmy Continental v roce 2009

Zdroj: Interní data firmy

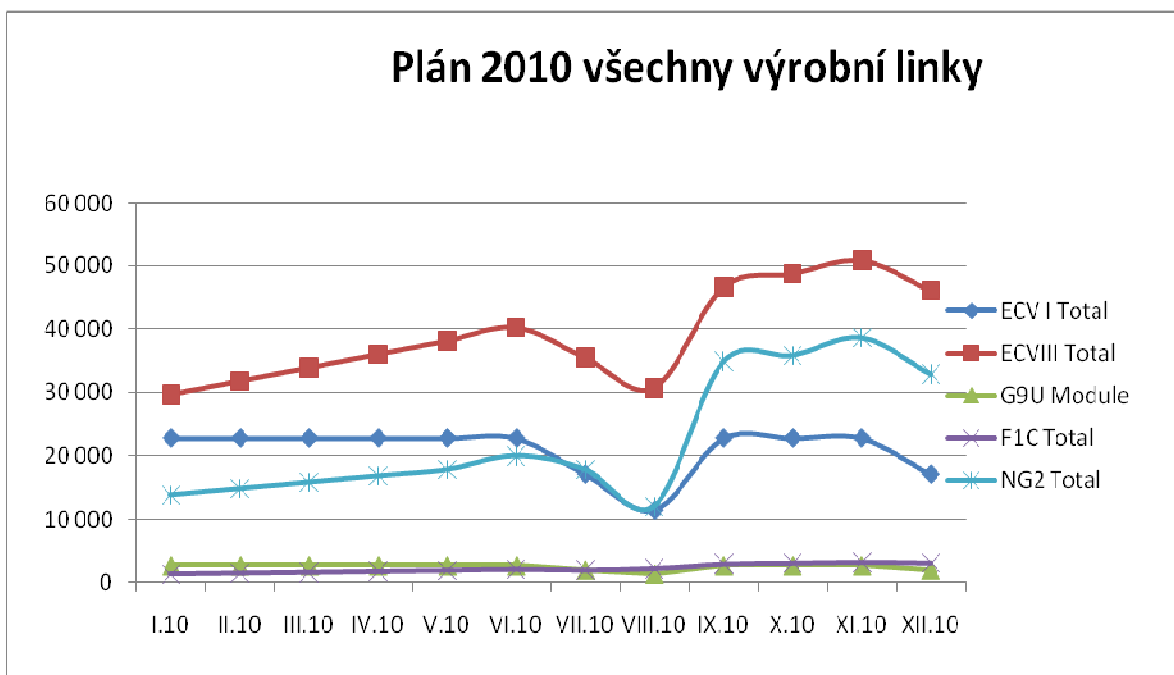
Obrázek č. 24 znázorňuje rozdíl mezi plánovanými prodeji a skutečně prodanými kusy ze všech výrobních linek. Plán se podařilo splnit jen v měsících lednu a únoru 2009. Důvodů, proč na začátku nového roku byl plán prodejů nižší než skutečnost, bylo několik. Asi nejvýznamnějším z nich byla designová změna na jednom z produktů firmy a s tím spojené zvýšené odvolávky zákazníka, který potřeboval jednorázově vyměnit skladové zásoby starého výrobku za nový. Jednalo se o produkt z linky ECV1, který byl pro firmu Continental z hlediska prodejů v tomto období významný. Na obrázcích č. 22 a č. 23 je vidět, že vyšší množství prodaných kusů než bylo v lednu plánováno, vzniklo na lince ECV1 a jednalo se právě o tento případ. Dalším důvodem byl začátek roku 2009 a zvýšené odvolávky zákazníků po svátcích a dovolených v prosinci roku 2008. Dalším významným důvodem byl fakt, že na začátku roku byl plán prodejů nejreálnější. V blízké budoucnosti dokázali jednotliví zákazníci lépe odhadnout svoje potřeby. V průběhu roku 2009 se čekal postupný útlum krize a oživení prodejů, ale nedošlo k němu.

V roce 2009 byly celkové příjmy z prodeje firmy Continental Trutnov o více než 30 milionů Eur nižší než příjmy pro tento rok plánované. V důsledku finanční krize přišla v tomto roce firma o více než polovinu příjmu z prodejů a dostala se do finančních potíží. Rozdíl mezi plánem a skutečností byl v tomto roce největší a byl již patrný v průběhu roku.

Firma musela propustit část výrobních dělníků, pro které neměla práci, a zavést další úsporná opatření po vzoru německých závodů. V Continentalu v Trutnově i ve světě byly až na výjimky zavedeny volné pátky pro výrobu i THP, zrušení výroby o víkendu, zrušení nebo redukce ročních prémie a bonusů pro zaměstnance a větší kontrola výdajů jednotlivých podniků. V Continentalu Trutnov došlo navíc ke zmrazení investic a úplnému zákazu služebních cest.

Prodeje 2010

Po kritickém roce 2009 se situace ve firmě v roce 2010 začala obracet k lepšímu. S ústupem celosvětové finanční krize došlo v průběhu roku k oživení prodeje na všech výrobních linkách. Plán výroby, sestavovaný na konci roku 2009, počítal s pesimistickou variantou prodeje. Nikdo na konci roku 2009 nevěděl, jak se bude krize dále vyvíjet a kdy se oživení promítne do zvýšení prodeje v automobilovém průmyslu. V roce 2009 sice došlo ke státní stimulaci automobilového průmyslu díky zavedenému šrotovnému v několika evropských zemích, ale ve firmě Continental Trutnov se tato státní pomoc nijak kladně neprojevila. Šrotovné se týkalo prodeje osobních aut a většina produkce Continentalu Trutnov směřuje do nákladních aut a dodávek. Na následujícím obrázku je z požadavků zákazníků sestavený plán prodeje na rok 2010.

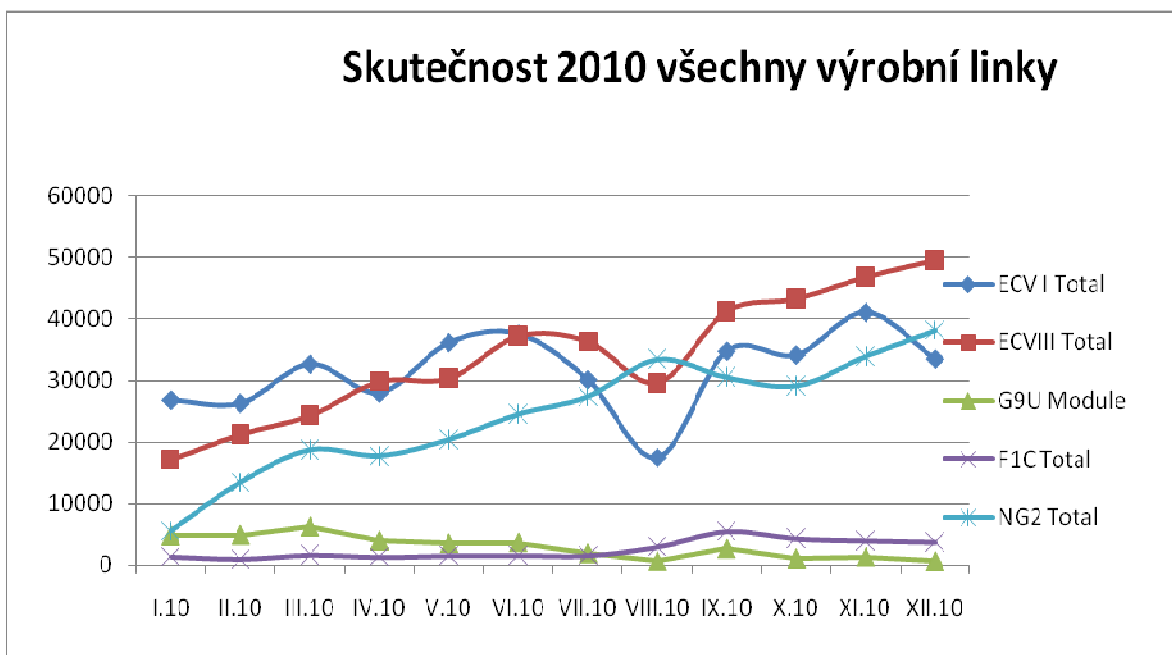


Obr. 25 Plán prodeje v roce 2010

Zdroj: Interní data firmy

Podle plánu sestaveného na základě odvolávek jednotlivých zákazníků mělo během roku narůstat odebrané množství jednotlivých výrobků. V tomto roce již mělo dojít k poklesu výroby na staré lince ECV 1 a prodeje z této linky měly být nahrazeny produkcí z novější linky ECV 3. Mělo dojít také k nárůstu výroby na další nové lince NG2 a pozvednutí výroby na F1C lince.

Obrázek č. 26 zobrazuje skutečná množství prodaných kusů vyrobená na jednotlivých linkách v trutnovském závodě.

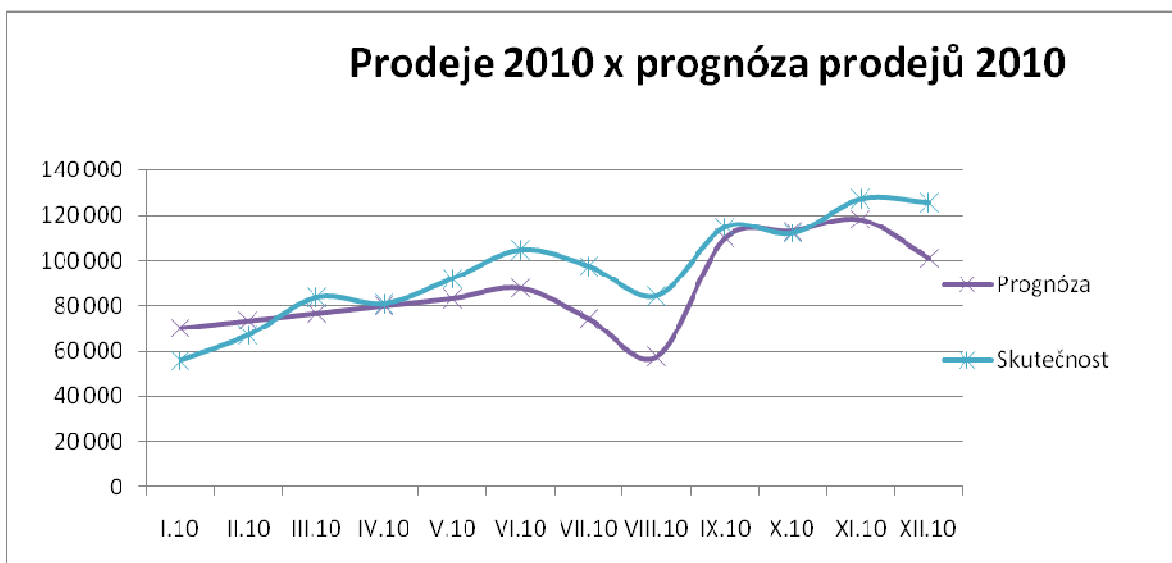


Obr. 26 Skutečné prodeje v roce 2010

Zdroj: Interní data firmy

Vliv linky ECV 3 na celkové prodeje firmy nebyl v roce 2010 takový, s jakým se počítalo v plánu, ale na druhou stranu celý rok docházelo k velkému odběru produkce z linky ECV 1, která již měla přestat vyrábět sériovou produkci a sloužit k výrobě náhradních dílů. Chybějící odběry produkce z ECV 3 linky byly v roce 2010 vykryty produkcí z linky ECV 1 a roční plán se proto podařilo splnit. V tomto roce došlo k výraznějšímu náběhu výroby na nových linkách, bohužel s dvouletým spožděním u linky ECV 3 a s jednoletým NG2. Linka F1C se v tomto roce většího nárůstu výroby nedočkala.

Na obrázku č. 27 je porovnání plánovaných prodejů za rok 2010 se skutečnými. Z počátku roku bylo ještě plánováno větší množství, než bylo vyrobeno, ale během roku došlo k navýšení odběrů a skutečné prodeje se dostaly nad plánované.



Obr. 27 Porovnání skutečně prodaných kusů a plánovaných prodejů firmy Continental v roce 2010
 Zdroj: Interní data firmy

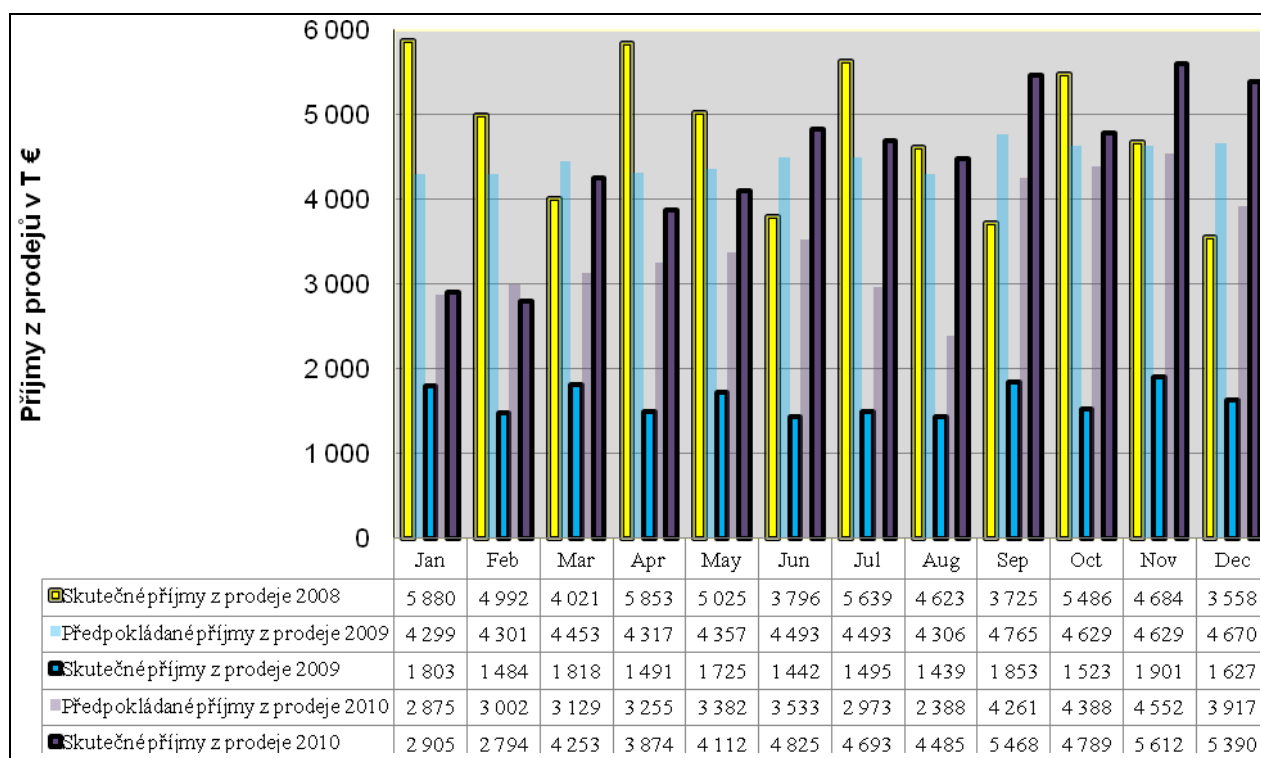
Množství prodaných kusů se po kritickém roce 2009 dostalo zpět na úroveň z roku 2008 navíc s rostoucím trendem. Díky růstu prodejů docházelo během roku 2010 k postupnému rušení úsporných opatření a návratu firmy do normálního chodu. Firma v roce 2010 navíc získala nové projekty, které doplní výrobu na ne zcela vytížených linkách.

Větší množství prodaných kusů se pozitivně podepsalo i na příjmech společnosti, které v roce 2010 převýšily plánované příjmy. Přestože byl rok 2010 pro firmu úspěšný, nedokázala dosáhnout tržeb roku 2008. V druhé polovině roku 2008 již navíc došlo k výraznému snížení prodaných kusů v důsledku propuknutí krize. Finanční krize v roce 2010 sice polevila, prodeje se zvedly, ale ani v roce 2010 nedošlo k plnému vytížení výrobních kapacit firmy a dost možná k němu nedojde ani v příštích letech. Sériová fáze jednoho výrobku, vyráběného v trutnovském závodě, se pohybuje okolo 2 až 3 let. Výrobky, které přešly do sériové výroby v roce 2008 a byly na ně postaveny nové výrobní linky, nebudou v příštích letech již splňovat emisní normy EU a přejdou do stavu náhradních dílů. Firma v sériové fázi neprodá tolik kusů, kolik bylo plánováno v před-sériové fázi projektu k zaplacení výrobních linek a vygenerování zisku a bude trít. Na ztrátě se samozřejmě budou podílet i cíloví zákazníci jednotlivých produktů. Jakým dílem bude záležet na smluvních podkladech k jednotlivým projektům a dalších vyjednávacích okolnostech.

3.1.4 Shrnutí

Současná produkce trutnovského závodu se v Trutnově vyrábí teprve od poloviny roku 2007. Výroba zde v době propuknutí celosvětové finanční krize ještě neměla tradici, což znamenalo nevýhodu v podobě krátkodobých vztahů se zákazníky, ale na druhou stranu v době nižší poptávky po trutnovské produkci byl čas na odladění výroby. Podniku v počátcích pomohla změna majitele a s ní spojené investice do nových výrobních prostředků. Po propuknutí celosvětové finanční krize klesl zájem o produkci trutnovského závodu a tyto nové výrobní prostředky zůstaly nevyužité.

Následující obrázek zobrazuje shrnující graf příjmů firmy v letech 2008 až 2010.



Obr. 28 Souhrnný graf příjmů firmy v letech 2008 až 2010

Zdroj: Interní data firmy

V roce 2008 se projevila v automobilovém průmyslu celosvětová finanční krize a ovlivnila množství vyrobených kusů v trutnovském závodě, jak je vidět na obrázku 21. Klesající trend vyrobených kusů v jednotlivých měsících roku 2008 však v součtu ročních tržeb

přinesl podniku nejlepší výsledek v porovnání s dalšími roky. V roce 2009 se již počítalo s poklesem výroby a s ním spojeným poklesem tržeb. Z obrázku 28 je patrný rozdíl mezi skutečnými prodeji 2008 a předpokládanými prodeji 2009. V očekávání celosvětové finanční krize byly odhadované zisky z prodejů na rok 2009 většinou nižší než skutečné tržby z roku 2008. Ke konci roku 2009 byla plánována srovnatelná, nebo větší množství prodejů než byly skutečné prodeje v roce 2008. Očekávalo se polevení krize a s tím spojené oživení prodejů. Skutečnost nakonec byla úplně jiná a skutečné tržby z prodejů dosáhly v roce 2009 v průměru asi třetinového velikosti plánu. Rok 2009 byl z hlediska prodejů a příjmů z prodejů v Trutnově nejkritičtějším rokem v historii firmy. V roce 2008 bylo nastartováno několik nových projektů a postaveny nové výrobní linky za miliony Eur. Firmě Continental ale výrazně poklesly odvolávky nových produktů a nové linky, které měly na sebe postupně vydělávat, stály. Navíc od roku 2008 dochází k postupnému poklesu výroby na starších linkách, které v minulosti svými prodeji závod v Trutnově táhly. Firma kritický rok 2009 díky úsporným opatřením a škrtům v rozpočtech přečkala. Některé další nevydělávající podniky společnost Continental prodala. V roce 2010 došlo k postupnému oživení prodejů a tržby na konci roku převýšily tržby z konce roku 2008. Přesto nedošlo k plnému využití výrobních kapacit firmy. Firma nedokázala dosáhnout výše tržeb z počátku roku 2008, i když měla v roce 2010 k dispozici další výrobní linky. Trend měsíčních množství prodaných kusů byl však v roce 2010 rostoucí a nárůst se očekává i v dalších měsících.

Continental Trutnov je pouze velmi malou částí nadnárodní firmy Continental, přesto lze na finančních výsledcích vidět jistou provázanost. Continental Trutnov je bývalý podnik firmy Siemens VDO. Po převzetí podniku Continentalem bylo do firmy investováno značné množství financí jak do nových výrobních, tak do personálních prostředků. V době, kdy se měly investice do podniku začít vracet, přišla ekonomická krize a pokles poptávky po produkci firmy. Podobná situace proběhla s největší pravděpodobností i v dalších nově začleněných závodech do firmy Continental, což se podepsalo na finančních výsledcích celé společnosti.

Závěr

Finanční krize během let 2008 až 2010 velmi silně postihla světovou ekonomiku. Automobilový průmysl byl jedním z nejpostiženějších odvětví především z důvodu vysoké energetické a surovinové náročnosti tohoto odvětví. Růst cen energií, materiálu a na druhé straně pokles spotřebitelské poptávky dostaly automobilky do problémů. Nestabilní finanční trhy vedly k poklesu spotřebitelské důvěry a tím k přehodnocení jejich investičních záměrů. Běžní spotřebitelé ruší, nebo odkládají koupi nového automobilu na dobu, kdy budou mít více finančních prostředků, automobilky musí omezit výrobu, čímž dochází k dalšímu prodražení jejich produkce. Automobilky nemohou zvýšit cenu prodáváných automobilů, protože by se v době nízké poptávky staly neprodejnými. Z důvodu vyšších nákladů na výrobu musí dojít ke snížení zisku, který automobilka získá z prodeje vozu. Firmám podnikajícím v automobilovém průmyslu se nedaří splácet drahá výrobní zařízení, do nichž investovaly, a dostávají se do finančních potíží.

Společnost Continental AG v době před vypuknutím světové finanční krize fúzovala s nadnárodní společností Siemens VDO. V historii Continentalu to byla největší akvizice, ke které společnost přikročila. Výrobní portfolio společnosti Siemens VDO zapadalo do portfolio Continentalu a Siemens se snažil divize dodávající komponenty do automobilového průmyslu zbavit. V prosinci 2007 došlo ke sloučení společností a začalo postupné začleňování Siemensu do firemní kultury společnosti Continental. V roce 2008 se projevila finanční krize v automobilovém průmyslu, došlo k poklesu odbytu jak původních závodů společnosti Continental, tak nově začleněných. Podniky bývalého Siemensu VDO navíc vyžadovaly další velké investice, jelikož jejich výrobní prostředky a portfolio výrobků bylo zastaralé. Společnost Continental investovala další prostředky do modernizace těchto podniků, přesto se však v době finanční krize nepodařilo dostat prodeje podniků na očekávanou úroveň. Jedním z těchto nově začleněných závodů do společnosti Continental byl i bývalý Siemens VDO Trutnov. Před převzetím závodu společností Continental zde byly výrobní linky, jejichž produkce pomalu začala klesat a výrobky přecházely do režimu náhradních dílů. Po převzetí Continentalem závod získal nové zakázky a postavily se nové linky za miliony Eur, na kterých se měly vyrábět nové

generace emisních ventilů, které měly nahradit původní produkci ze starých linek. V době krize, kdy došlo k výraznému poklesu prodejů nových aut, tyto nové linky stály a prodeje závodu stály dál na prodejích původní produkce a náhradních dílů ze starých výrobních linek. Investice do linek se nevracely a došlo k ovlivnění celkového zisku z doby životnosti výrobku. Sériová fáze výrobku se pohybuje okolo 2 až 3 let. Po skončení sériové fáze je výrobek zastaralý a většinou už nesplňuje nové evropské emisní normy. Ušlý zisk za dobu, kdy výrobní linky v době finanční krize stály, firmě už nikdo nevrátí. Podobně se situace vyvíjela v dalších, do Continentalu nově začleněných, závodech. Tím došlo k propadu hlavních finančních ukazatelů společnosti a ztrátám. Continental se snažil nepříznivé situaci čelit prodejem pro společnost neperspektivních divizí. Přesto se však společnosti nepodařilo zabránit ekonomickému propadu. V roce 2010 se začala situace v odvětví automobilového průmyslu zlepšovat a prodeje firmy se postupně vrací na úroveň před vypuknutím krize.

Zůstává otázkou, zda investice spojené s akvizicí byly výhodné, nebo co mohlo vedení společnosti udělat pro to, aby nedošlo v letech 2008 a 2009 k tak výraznému propadu ekonomických ukazatelů. Vzhledem k dlouhodobosti investice je obtížné v současné době soudit její výhodnost. Určitě ale bude poznamenána její návratnost i její konečná výnosnost. V roce 2007 nebyla pro koupi Siemensu VDO vhodná doba. Continental musel vynaložit mnohem více prostředků na koupi Siemensu a začlenění nových závodů do společnosti, než by musel, kdyby s akvizicí rok nebo dva počkal. Siemens neměl zájem vést dál divizi dodávající komponenty do automobilového průmyslu a jeho snahy o prodej divize VDO by byly v době nízkých prodejů intenzivnější. Continental také mohl počkat s velkými investicemi v nově začleněných závodech na dobu, kdy se automobilový průmysl vzpamatuje z finanční krize. V době modernizace závodů Siemensu VDO se již krize v automobilovém průmyslu na odbytě podepsala a byla možnost na tuto situaci reagovat. Vývoj ekonomické situace však nebylo jednoduché předvídat a vedení společnosti tak přikročilo ke krokům, které by se znalostí budoucího vývoje nejspíše neudělalo.

Continental se díky dluhům a malému odbytě dostal podle Altmanovy analýzy mezi podniky s finančními potížemi a hrozbou bankrotu. Vedení společnosti muselo přistoupit k řadě úsporných opatření nutných k udržení si pozice na trhu. Došlo k redukci dělnických

pracovních pozic, omezení pracovní doby, postupně k pozastavení investic a zákazu služebních cest, nebo rušení výdajů na školení a další vzdělávání. Vedla se řada jednání se zákazníky i dodavateli se snahou upravit sjednané smlouvy s ohledem na finanční situaci ve světě. V roce 2010 společnost zaznamenala znovu nárůst prodeje a EBIT se vrátil do kladných hodnot na nejvyšší úroveň za sledované roky 2006 až 2009. Continentalu se podařilo přečkat nepříznivé období a výhledy do budoucna vypadají optimističtěji.

Přesto, že společnost v roce 2007 přistoupila k akvizici Siemensu VDO v nevhodnou dobu, bylo možné v době krize zmírnit nepříznivé ekonomické dopady této investice. Společnost Continental měla bezprostředně po nákupu Siemensu provést důkladné audity všech nově začleněných závodů a odhalit jejich ekonomický a technický stav. Po analýze získaných dat měly být vybrány perspektivní závody, které budou dál fungovat pod vedením Continentalu. Zbytek závodů měla společnost prodat, čímž by získala prostředky na investice v perspektivních závodech. V těchto závodech měly být provedeny jen nejnnutnější investice nutné k zachování odbytu během finanční krize. S dalšími investicemi do vývoje nových produktů a výrobních zařízení měla společnost Continental počkat na vývoj situace v průběhu krize. Společnost správně přistoupila k úsporným opatřením, kdy se snažila v první řadě zachovat co nejvíce pracovních míst, a tlak na úspory se projevil v jiných oblastech. Propuštěna byla pouze část výrobních dělníků, pro něž nebyla v době krize práce. Naopak pracovní místa technickohospodářských pracovníků byla zachována. U nich došlo pouze ke zkrácení pracovní doby s náhradou mzdy 60% a k redukci prémie. Úsporná opatření však mohla být nastavena dříve s nižším tlakem na úspory. Ve společnosti byla zavedena úsporná opatření v polovině roku 2009. Opatření mohla být zavedena postupně v průběhu roku 2009 v menší míře.

Přesto, že není úplně standardní hodnotit ekonomickou situaci pomocí finanční analýzy podniku, v práci bylo ukázáno, že mezi ekonomickou situací a finanční situací podniku existuje velmi těsná provázanost. Finanční dopad krize se projevil jak na příkladu společnosti Continental a její pobočky Continental Trutnov, tak v průměrných hodnotách podniků v ČR. V některých podnicích se finanční krize projevila významněji, v jiných méně. Míra dopadu krize na podniky byla ovlivněna především firemní politikou během krize, ale i sortimentem firmy, postavením na trhu, výrobní lokací a dalšími faktory.

Ekonomické recese a krize čistí trh od nekonkurenceschopných podniků a jsou součástí ekonomického cyklu. Slabé podniky bankrotují, silné mohou dál růst a rozdělit si jejich tržní podíl. I společnost Continental se díky krizi zbavila neperspektivních výrob a zefektivnila výrobu ve svých závodech. Závody, které Continental prodal jiným společnostem, projdou nejspíš restrukturalizací a možná se stanou konkurenceschopnější v dalším období ekonomického cyklu.

Seznam použité literatury

BLAHA, Z., JINDŘICHOVSKÁ, I., Jak posoudit finanční zdraví firmy, Praha: Management Press, 2006, ISBN 80-7261-145-3.

DLUHOŠOVÁ, D., Finanční řízení a rozhodování podniku, Praha: Ekopress, 2006, ISBN 80-86119-58-0.

GRÜNWARD, R., HOLEČKOVÁ, J., Finanční analýza a plánování podniku, Praha: Ekopress, ISBN 978-80-86929-26-2.

HOLMAN, R., Ekonomie, Praha: C. H. Beck, 2002, ISBN 80-7179-681-6.

JÁČOVÁ, H., PRSKAVCOVÁ, M., Finanční řízení podniku, Liberec: Technická univerzita v Liberci, 2008, ISBN 978-80-7372-424-08.

KRUGMAN, P., Návrat ekonomické krize, 1. vyd. Praha: Vyšehrad, 2009, překlad: Eva Křístková, ISBN 978-80-7021-984-3.

SAMUELSON, P., NORDHAUS, W., Ekonomie, Praha: Svoboda, 1991, ISBN 80-2050-192-4.

LUNGOVÁ, M., Hospodářská krize 2008 – 2009: Analýza příčin [online]. [cit. 2011-03-21], dostupné z WWW: http://vyzkum.hf.tul.cz/wd/download/2010/Lungova_E+M.pdf.

DORŇÁK, O., Hypoteční a finanční krize aneb roztočená spirála [online]. [cit. 2010-09-28], dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/hypotecni-a-financi-krize-aneb-roztocena-spirala/>.

Materiály UJEP, Hospodářský cyklus [online]. [cit. 2010-09-16], dostupné z WWW: http://fse1.ujep.cz/materialy/KEK_hladik_HospodarskyCyklus.pdf.

AIGINGER, K., The Current economic crisis: Causes, Cures and Cosequences [online]. [cit. 2011-03-23], dostupné z WWW: [http://www.wifo.ac.at/www/downloadController/displayDbDoc.htm?item=WP_2009_341\\$.PDF](http://www.wifo.ac.at/www/downloadController/displayDbDoc.htm?item=WP_2009_341$.PDF).

PREISLER, D., Krize, rozmach Číny či ceny ropy [online]. [cit. 2011-02-16], dostupné z WWW: <http://www.profit.cz/clanek/2000-2010-krize-rozmach-ciny-ci-ceny-ropy.aspx>.

VALOVÁ, I., Výkon ekonomiky a krize automobilového průmyslu [online]. [cit. 2011-1-06] dostupné z WWW: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/214661-vykon-ekonomiky-a-krize-automobiloveho-prumyslu/>.

MIKESKA, M., Automobilový průmysl vs. Finanční krize [online]. [cit. 2010-10-06] dostupné z WWW: <http://www.investujeme.cz/clanky/automobilovy-prumysl-vs.-financni-krize>.

LAVIČKA, V., Evropská unie sjednotila pravidla pro šrotovné [online]. [cit. 2010-08-05], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-34747410-evropska-unie-sjednotila-pravidla-pro-srotovn>e.

Singer: Ekonomice ČR hrozí stagnace, ČNB může příští rok opět snížit úroky [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://ekonomika.ihned.cz/c1-33174180-singer-ekonomice-cr-hrozi-stagnace-cnb-muze-pristi-mesic-opet-snizit-uroky>.

Žalman: Současný stav ekonomiky není krize, ale návrat k normálu [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.finance.cz/zpravy/finance/278038-zalman-soucasny-stav-ekonomiky-neni-krize-ale-navrat-k-normalu/>.

ZIKMUND, M., Ukazatele aktivity [online]. [cit. 2011-03-20], dostupné z WWW: <http://www.businessvize.cz/financni-analyza/ukazatele-aktivity>.

KRANTZ, M., The Altman Z-Score: A tool to predict financial trouble [online]. [cit. 2011-03-26], dostupné z WWW: http://www.usatoday.com/money/perfi/columnist/krantz/2010-07-13-z-score-rite-aid_N.htm.

Seznam příloh

Příloha A - Přehled příjmů společnosti Continental.....	93
Příloha B - Přehled majetku společnosti Continental.....	94
Příloha C - Přehled aktiv společnosti Continental.....	95
Příloha D - Cash flow společnosti Continental 2010-2009.....	96
Příloha E - Cash flow společnosti Continental 2007-2008.....	97
Příloha F - Cash flow společnosti Continental 2005-2006.....	98
Příloha G - Závazky společnosti Continental 2010-2009.....	99
Příloha H - Závazky společnosti Continental 2007-2008.....	100
Příloha G - Závazky společnosti Continental 2005-2006.....	101

Přílohy

Příloha A – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, přehled příjmů

Consolidated Income Statements

in € millions	2010	2009	2008	2007	2006	2005
Sales	26,046.9	20,095.7	24,238.7	16,619.4	14,887.0	13,837.2
Cost of sales	-20,267.6	-16,082.0	-19,484.7	-12,595.6	-11,205.2	-10,327.8
Gross margin on sales	5,779.3	4,013.7	4,754.0	4,023.8	3,681.8	3,509.4
Research and development expenses	-1,450.4	-1,356.3	-1,498.2	-834.8	-677.0	-589.4
Selling and logistics expenses	-1,311.0	-1,123.2	-1,180.0	-912.9	-853.9	-840.0
Administrative expenses	-645.7	-607.1	-770.1	-452.9	-442.5	-432.6
Other income and expenses	-517.7	-1,903.0	-1,627.1	-172.7	-132.7	-157.3
At-equity share in earnings of associates	76.5	-73.2	16.4	19.0	21.4	14.8
Other income from investments	4.2	8.7	8.8	6.3	4.8	2.2
Earnings before interest and taxes	1,935.2	-1,040.4	-296.2	1,675.8	1,601.9	1,507.1
Interest income	22.6	30.3	80.0	57.5	36.5	48.3
Interest expense	-719.8	-751.1	-786.7	-211.7	-147.1	-152.7
Net interest expense	-697.2	-720.8	-706.7	-154.2	-110.6	-104.4
Earnings before taxes	1,238.0	-1,761.2	-1,002.9	1,521.6	1,491.3	1,402.7
Income tax expense	-592.1	154.3	-75.0	-471.7	-486.7	-450.5
Net income	645.9	-1,606.9	-1,077.9	1,049.9	1,004.6	952.2
Minority interests	-69.9	-42.3	-45.6	-29.3	-22.7	-22.6
Net income attributable to the shareholders of the parent	576.0	-1,649.2	-1,123.5	1,020.6	981.9	929.6
Earnings per share in €	2.88	-9.76	-6.84	6.79	6.72	6.38
Diluted earnings per share in €	2.88	-9.76	-6.84	6.52	6.44	6.10

Příloha B – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, přehled majetku

Total Equity and Liabilities

in € millions	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2009	Dec. 31, 2008	Dec. 31, 2007 after PPA adjustments	Dec. 31, 2006	Dec. 31, 2005
Common stock	512.0	432.6	432.6	414.0	375.1	373.4
Capital reserves	4,149.0	3,139.5	3,097.9	2,808.7	1,340.1	1,307.8
Retained earnings	1,212.4	636.4	2,217.2	3,624.8	2,886.8	2,049.7
Other reserves	-13.8	-435.9	-482.3	-253.9	-131.2	-156.7
Equity attributable to the shareholders of the parent	5,859.6	3,772.6	5,265.4	6,593.6	239.1	220.8
Non-controlling interests	343.3	289.1	264.5	263.6		
Total equity	6,202.9	4,061.7	5,529.9	6,857.2	4,709.9	3,795.0
Provisions for pension liabilities and other post-employment benefits	1,404.5	1,345.0	669.7	688.6	525.6	1,298.0
Deferred tax liabilities	207.7	196.5	401.7	390.4	189.1	159.5
Long-term provisions for other risks	325.4	351.7	429.7	500.0	333.2	354.0
Long-term portion of indebtedness	7,752.4	5,967.7	9,768.3	9,872.6	1,082.1	942.3
Other long-term financial liabilities	0.8	—	—	67.4	26.8	34.9
Other long-term liabilities	39.4	36.2	40.9	42.4		
Non-current liabilities	9,730.2	7,897.1	11,310.3	11,561.4	2,156.8	2,788.7
Trade accounts payable	3,510.5	2,819.5	2,469.8	2,763.4	1,465.9	1,322.1
Income tax payable	697.9	644.7	507.8	559.7	381.6	340.8
Short-term provisions for other risks	1,164.0	1,342.9	1,026.3	1,127.8	533.7	462.3
Indebtedness	1,238.1	4,744.8	2,349.0	3,255.2	703.1	897.3
Other short-term financial liabilities	1,203.4	880.3	889.2	928.7	565.4	536.7
Other liabilities	643.5	648.1	566.0	681.4	336.6	382.7
Liabilities held for sale	0.0	10.1	39.6	242.8	—	42.1
Current liabilities	8,457.4	11,090.4	7,847.7	9,559.0	3,986.3	3,964.0
Total equity and liabilities	24,390.5	23,049.2	24,687.9	27,977.6	10,853.0	10,547.7

Příloha C – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, přehled aktiv

Consolidated Balance Sheets

Assets

in € millions	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2009	Dec. 31, 2008	Dec. 31, 2007	Dec. 31, 2006	Dec. 31, 2005
				after PPA adjustments		
Goodwill	5,643.6	5,536.6	6,384.1	7,594.8	1,717.8	1,423.8
Other intangible assets	1,723.3	2,068.7	2,522.7	2,980.7	221.8	122.9
Property, plant, and equipment	6,098.7	5,784.3	6,122.2	5,970.6	3,549.0	3,267.8
Investment property	19.9	19.3	19.9	29.5		
Investments in associates	440.4	398.0	718.3	792.1	121.9	122.7
Other investments	7.0	8.0	14.2	24.1	15.4	9.3
Deferred tax assets	680.7	728.9	391.3	97.9	141.4	98.6
Deferred pension charges	73.8	70.8	116.0	77.5	43.0	85.1
Long-term derivative instruments and interest-bearing investments	157.9	78.4	16.6	19.5	20.3	10.2
Other long-term financial assets	29.5	18.9	34.1	48.0	46.4	51.1
Other assets	13.1	12.7	9.0	19.0	0.9	2.3
Non-current assets	14,887.9	14,724.6	16,348.4	17,653.7	5,877.9	5,193.8
Inventories	2,637.8	2,076.0	2,570.5	2,536.2	1,597.2	1,418.6
Trade accounts receivable	4,454.0	3,648.1	3,287.5	3,943.4	2,340.3	2,114.6
Other short-term financial assets	213.3	184.9	126.8	196.7	126.9	51.6
Other assets	536.5	540.5	543.0	574.8	283.4	269.8
Income tax receivable	123.4	94.2	148.0	250.7	29.1	30.2
Short-term derivative instruments and interest-bearing investments	44.3	25.8	47.8	51.5	12.8	62.4
Cash and cash equivalents	1,471.3	1,712.8	1,569.4	2,199.4	571.1	1,273.8
Assets held for sale	22.0	42.3	46.5	571.2	14.3	132.9
Current assets	9,502.6	8,324.6	8,339.5	10,323.9	4,975.1	5,353.9
Total assets	24,390.5	23,049.2	24,687.9	27,977.6	10,853.0	10,547.7

Příloha D – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, cash flow 2009-2010

Consolidated Cash Flow Statements

In € millions	See Note	2010	2009
EBIT		1,935.2	-1,040.4
Interest paid		-725.6	-757.2
Interest received		22.6	30.5
Income tax paid	10, 27	-493.0	-204.8
Dividends received		47.4	73.3
Depreciation, amortization and impairments	6, 11, 12, 13	1,652.4	2,631.6
At-equity share in earnings of associates and accrued dividend income from other investments, incl. impairments	8	-80.7	64.5
Gains from the disposal of assets, subsidiaries and business units		-6.6	-12.1
Other non-cash items	1	-19.8	64.5
Changes in			
inventories	19	-443.2	549.8
trade accounts receivable	20	-611.1	-280.4
discounted notes		-7.0	6.5
trade accounts payable	31	564.4	319.1
pension and post-employment provisions	25	38.2	714.8
other assets and liabilities		-24.0	267.4
Cash provided by operating activities		1,849.2	2,427.1
Proceeds on disposal of property, plant and equipment, and intangible assets	11, 12	46.3	77.1
Capital expenditure on property, plant and equipment, and software	11, 12	-1,242.6	-859.4
Capital expenditure on intangible assets from development projects and miscellaneous	11	-81.5	-51.6
Proceeds on the disposal of subsidiaries and business units	5	20.6	143.8
Acquisition of subsidiaries and business units	5	-25.1	-97.8
Interest-bearing advances		—	1.1
Cash used for investing activities		-1,282.3	-786.8
Cash flow before financing activities (free cash flow)		566.9	1,640.3
Changes in short-term debt		-276.6	-1,169.1
Proceeds from the issuance of long-term debt		3,084.3	40.6
Principal repayments on long-term debt		-4,706.6	-378.3
Successive purchases		-25.8	—
Proceeds from the issuance of shares	24	1,056.0	—
Shareholder contributions		—	23.7
Dividends paid and repayment of capital to non-controlling interests		-35.2	-33.0
Cash used for financing activities		-903.9	-1,516.1
Change in cash and cash equivalents		-337.0	124.2
Cash and cash equivalents at January 1		1,712.8	1,569.4
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents		95.5	19.2
Cash and cash equivalents at December 31		1,471.3	1,712.8

Příloha E – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, cash flow 2007-2008

Consolidated Cash Flow Statements

in € millions	2008	2007
EBIT	-296.2	1,675.8
Interest paid	-598.5	-144.8
Interest received	79.3	57.0
Income tax paid	-282.1	-483.9
Dividends received	62.6	15.0
Depreciation, amortization and impairments	3,067.6	814.8
At-equity share in earnings of associates and accrued dividend income from other investments, incl. impairments	-25.2	-25.4
Gains from the disposal of assets, subsidiaries and business units	-43.3	-21.7
Other non-cash items	0.0	-21.2
Changes in		
inventories	-77.4	-169.7
trade accounts receivable	664.2	91.1
trade accounts payable	-312.3	-4.5
pension and post-employment provisions	-4.9	28.8
other assets and liabilities	-349.0	102.3
Cash provided by operating activities	1,884.8	1,913.6
Proceeds on disposal of property, plant, equipment, and intangible assets	69.8	43.4
Capital expenditure on property, plant, equipment, and software	-1,595.2	-896.9
Capital expenditure on intangible assets from development projects	-26.0	-7.3
Proceeds on disposal of subsidiaries and business units, incl. surrendered cash and cash equivalents	350.0	1.0
Acquisition of subsidiaries and business units, incl. acquired cash and cash equivalents	-102.4	-11,676.5
Capital increase	—	1,478.8
Dividends paid and repayment of capital to minority interests	-43.9	-11.1
Dividends paid	-323.4	-293.1
Cash flow used for/provided by financing activities	-1,218.1	12,262.6
Change in cash and cash equivalents	-589.6	1,637.0
Cash and cash equivalents as of January 1	2,199.4	571.1
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents	-40.4	-8.7
Cash and cash equivalents as of December 31	1,569.4	2,199.4

Příloha F – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, cash flow 2005-2006

Consolidated Cash Flow Statements

in € millions	2006	2005
EBIT	1,601.9	1,507.1
Interest paid	-114.1	-131.6
Interest received	36.3	48.2
Income tax paid	-451.6	-375.6
Dividends received	17.1	4.2
Depreciation and amortization	699.6	741.8
At-equity share in earnings of associates and accrued dividend income from other investments	-29.5	-17.0
Gains/losses from the disposal of assets, subsidiaries and business units	-18.4	24.4
Other non-cash items	-12.9	—
Changes in		
inventories	-135.4	-94.7
trade accounts receivable	-91.5	-77.5
other assets	-4.2	-74.4
trade accounts payable	43.0	57.0
pension and post-employment provisions	-743.3	-104.6
provisions for other risks	1.4	2.5
other liabilities	24.7	28.4
Cash provided by operating activities	823.1	1,538.2
Proceeds on disposal of property, plant, equipment and intangible assets	32.2	36.5
Capital expenditure on property, plant, equipment and software	-805.0	-871.8
Capital expenditure on intangible assets from development projects	-0.8	-1.0
Proceeds on disposal of subsidiaries and business units, incl. surrendered cash and cash equivalents	69.0	—
Settlement paid on disposal of subsidiaries, incl. surrendered cash and cash equivalents	—	-26.0
Acquisition of subsidiaries and business units, incl. acquired cash and cash equivalents	-766.9	-35.5
Short-term interest bearing advances	7.3	4.6
Cash used for investing activities	-1,464.2	-893.2
Cash flow before financing activities (free cash flow)	-641.1	645.0
Short-term borrowings	363.6	-198.3
Proceeds from the issuance of long-term debt	279.6	0.0
Principal repayments on long-term debt	-551.0	-129.4
Repurchase of bonds	—	-68.1
Proceeds from the issuance of shares	2.1	4.8
Dividends paid to minority interests	-11.7	-8.3
Dividends paid	-145.9	-116.3
Cash flow used for financing activities	-63.3	-515.6
Change in cash and cash equivalents	-704.4	129.4
Cash and cash equivalents as of January 1	1,273.8	1,114.6
Effect of exchange rate changes on cash and cash equivalents	1.7	29.8
Cash and cash equivalents as of December 31	571.1	1,273.8

Příloha G – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, závazky 2009-2010

in € millions	Dec. 31, 2010	Dec. 31, 2009
Total assets	24,390.5	23,049.2
– cash and cash equivalents	1,471.3	1,712.8
– current and non-current derivatives, interest-bearing investments	202.2	104.2
– other financial assets	30.0	48.1
Less financial assets	1,703.5	1,865.1
Less other non-operating assets	383.8	370.1
– deferred tax assets	680.7	728.9
– income tax receivable	123.4	94.2
Less income tax receivable	804.1	823.1
Plus discounted bills for trade accounts receivable	6.7	13.7
Segment assets	21,505.8	20,004.6
Total liabilities and provisions	18,187.6	18,987.5
– current and non-current indebtedness	8,990.5	10,712.5
– interest payable	199.4	146.0
Less financial liabilities	9,189.9	10,858.5
– deferred tax liabilities	207.7	196.5
– income tax payable	697.9	644.7
Less income tax liabilities	905.6	841.2
Less other non-operating liabilities	1,869.1	1,866.0
Segment liabilities	6,223.0	5,421.9
Operating assets	15,282.8	14,582.7

Příloha H – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, závazky 2007-2008

in € millions	Dec. 31, 2008	Dec. 31, 2007
Total assets	24,687.9	27,737.6
less financial assets		
– cash and cash equivalents	1,569.4	2,199.4
– current and non-current derivatives, interest-bearing investments	64.4	71.0
– other financial assets	26.5	91.1
	1,660.3	2,361.5
– less other non-operating assets	418.0	429.7
less income tax receivable		
– deferred tax assets	391.3	162.6
– income tax receivable	148.0	257.9
	539.3	420.5
plus discounted bills for trade accounts receivable	6.9	20.4
Segment assets¹	22,077.2	24,546.3
Total liabilities and provisions	19,158.0	20,881.5
less financial liabilities		
– current and non-current indebtedness	12,117.3	13,126.8
– interest payable	129.7	136.1
	12,247.0	13,262.9
less income tax liabilities		
– deferred tax liabilities	401.7	525.2
– income tax payable	507.8	532.7
	909.5	1,057.9
– less other non-operating liabilities	1,210.4	1,256.5
Segment liabilities	4,791.1	5,304.2
Operating assets	17,286.1	19,242.1

Příloha I – Použitá data z výročních zpráv společnosti Continental, závazky 2005-2006

in € millions	Dec. 31, 2006	Dec. 31, 2005
Total assets	10,853.0	10,547.7
less financial assets		
– cash and cash equivalents	571.1	1,273.8
– current and non-current derivatives, interest bearing investments	33.1	72.6
– other financial assets	63.0	13.0
	667.2	1,359.4
less income tax receivable		
– deferred tax assets	141.4	98.6
– income tax receivable	29.1	30.2
	170.5	128.8
plus discounted bills for trade accounts receivable	28.2	29.5
Segment assets	10,043.5	9,089.0
less trade accounts payable	1,465.9	1,322.1
Operating assets	8,577.6	7,766.9
Total liabilities and provisions	6,143.1	6,752.7
less financial liabilities		
– current and non-current indebtedness	1,785.2	1,839.6
– interest payable	15.5	19.5
	1,800.7	1,859.1
less income tax liabilities		
– deferred tax liabilities	189.1	159.5
– income tax payable	381.6	340.8
	570.7	500.3
Segment liabilities	3,771.7	4,393.3